

ФЕДЕРАЛЬНАЯ СЛУЖБА ИСПОЛНЕНИЯ НАКАЗАНИЙ
Федеральное казенное образовательное учреждение высшего образования
«Самарский юридический институт Федеральной службы исполнения наказаний»

Факультет внебюджетной подготовки
Кафедра профессиональных дисциплин

ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА


Тема: **Актуальные проблемы правового регулирования правонарушений с участием новых транспортных средств в области дорожного движения**

Выполнил:
студент 161-ЗС группы 6 курса
Савельева Екатерина Владимировна

Научный руководитель:
старший преподаватель кафедры
профессиональных дисциплин
Гришин Олег Анатольевич

Рецензент:
Начальник МО МВД России
«Кинельский» полковник полиции
Маркин Денис Викторович

Решение заведующего кафедрой о допуске к защите

допущена 

Дата защиты: 30.06.2022

Оценка 5/отлично

Самара
2022

Оглавление

Введение	3
ГЛАВА 1. ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ НОВЫХ ВИДОВ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ.....	6
1.1 Понятие новых видов транспорта.....	6
1.2 Нормативно-правовая регламентация административно-правового статуса лиц использующих индивидуальные транспортные средства с электродвигателем, не предназначенных для движения по дорогам общего пользования.....	11
1.3 Безопасность личности в условиях использования новых транспортных средств	19
ГЛАВА 2. АНАЛИЗ ПРОБЛЕМ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ НОВЫХ ВИДОВ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ	255
2.1. О некоторых проблемах правового регулирования использования новых видов транспорта с электродвигателем	255
2.2 Проблемы квалификации новых видов транспортных средств в качестве источников повышенной опасности по законодательству Российской Федерации	39
2.3 Проблемы правового регулирования использования новых видов транспорта на электрической тяге за рубежом	45
Заключение.....	55
Библиографический список.....	56

Введение

Актуальность темы. В мировом машиностроении сегодня наблюдается тенденция постепенного смещения интереса ведущих автопроизводителей и потребителей от автомобилей с традиционными бензиновыми и дизельными двигателями к автомобилям, использующим в составе силовой установки двигатели на альтернативных источниках энергии, в частности, электромобили. Совокупные продажи гибридных (HEV) и полностью электрических автомобилей (EV), согласно оценкам Международного энергетического агентства, превысили в 2019 году 2 млн единиц, что составило около 2,4–2,6 % мирового рынка новых автомобилей. Пандемия и глобальный карантин, спровоцировавшие экономический кризис, поставили ведущих мировых автопроизводителей электромобилей в очень сложные условия. В большей степени это затронуло европейских автопроизводителей, перед которыми встала возможная угроза штрафных санкций за несоответствие «зеленой» программе Евросоюза. С 1 января 2020 года в ЕС вступили в силу новые нормы выбросов углекислого газа автомобилями. Согласно новым правилам, автопроизводители с 2020 года должны выпускать 95 % автомобилей с уровнем выбросов в 95 г/км, с 2021 года такой показатель выбросов должен быть у всех выпускаемых машин. Кроме того, для стимуляции производства электромобилей с 2020 года каждый проданный автомобиль с выбросом менее 50 г/км засчитывается автопроизводителем за 2 автомобиля с низким уровнем выбросов, с 2021 года – за 1,67 и с 2022 года – за 1,33. Предполагалось, что такой постепенный переход и серьезная господдержка даст автопроизводителям время на «мягкую» модернизацию производства под выпуск более «зеленых» моделей. Теперь предстоит начать дело фактически с чистого листа, а тотальный и ускоренный переход на гибриды и электромобили потребует от европейских автопроизводителей беспрецедентного уровня инвестиций.

Проблемные моменты, возникшие в общественной жизни и обусловленные правовой неурегулированностью передвижения на новых видах

транспортных средств, существуют довольно продолжительное время. Ряд исследователей считают 2017 г. временем обострения указанных проблем. Именно этот год характеризуется массовым появлением на улицах и дорогах электросамокатов, гироскутеров, моноколес, сегвеев, а также сложных ситуаций, связанных с их бесконтрольным передвижением. В это время в средствах массовой информации (далее – СМИ) стали появляться тревожные сигналы о происшествиях с участием новых видов транспортных средств, например, наезде лица, управляющего электросамокатом, на пешехода, столкновении двух электросамокатчиков, наезде лица, управляющего гироскутером, на стоящее транспортное средство. При этом большинство случаев, когда лицо управляло электросамокатом и нарушило Правила дорожного движения (далее – ПДД), было квалифицировано правоприменителями как несоблюдение требований ПДД пешеходом. Подобные ситуации позволяют новым категориям участников дорожного движения оставаться безнаказанными по большей части составов административных правонарушений, в том числе таких тяжких, как управление транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения и отказ от прохождения медицин

Объект исследования – новые виды транспортных средств.

Предмет исследования общественные отношения в вопросах правового регулирования правонарушений с участием новых транспортных средств в области дорожного движения.

Цель исследования – анализ проблем правового регулирования правонарушений с участием новых транспортных средств в области дорожного движения.

Задачи дипломной работы:

1. Изучить понятие новых видов транспорта.
2. Рассмотреть нормативно-правовая регламентация административно-правового статуса лиц использующих индивидуальные транспортные средства с электродвигателем, не предназначенных для движения по дорогам общего пользования.

3. Изучить безопасность личности в условиях использования новых транспортных средств.

4. Проанализировать проблемы правового регулирования использования новых видов транспорта с электродвигателем.

5. Выявить проблемы квалификации новых видов транспортных средств в качестве источников повышенной опасности по законодательству Российской Федерации.

6. Проанализировать проблемы правового регулирования использования новых видов транспорта на электрической тяге за рубежом.

Структура дипломной работы состоит из введения, двух глав, заключения и списка использованных источников.

ГЛАВА 1. ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ НОВЫХ ВИДОВ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

1.1 Понятие новых видов транспорта

На современном этапе значение транспорта выросло многократно. Сегодня существование любого государства немыслимо без мощного транспорта. На первый план вышли транспортные проблемы. Они в основном относятся к городам и обусловлены чрезмерным развитием автомобилестроения. Огромный автомобильный парк серьезно ухудшает экологическую обстановку. Транспорт, как особо динамичная система, всегда был одним из первых потребителей достижений и открытий самых различных наук. Более того, во многих случаях он выступал прямым заказчиком перед большой наукой и стимулировал ее собственное развитие. Особенное значение для его прогресса имели исследования в области таких наук, как математика, физика, химия, астрономия, биология и другие. Необходимо освоение возрастающих грузовых и пассажирских потоков, усложнение условий для сооружения транспортных линий в необжитых, трудных по топографии районах. Стремление повысить скорость сообщений и частоту отправок, необходимость улучшения комфорта и снижения себестоимости перевозок - все это требует совершенствования не только существующих транспортных средств, но и поиска новых, которые могли бы более полно удовлетворить поставленным требованиям. К настоящему моменту разработано и реализовано в виде постоянных или опытно-эксплуатационных установок несколько новых видов транспортных средств и значительно больше существует в виде проектов, патентов или просто идей.

Электромобиль - транспортное средство, ведущие колеса которого приводятся от электромотора, питаемого аккумуляторными батареями.

Впервые появился он в Англии и во Франции в начале 80-х годов девятнадцатого века, то есть раньше автомобилей внутреннего сгорания.

Тяговый электродвигатель в таких машинах получил питание от батарей свинцовых аккумуляторов с энергоемкостью всего 20 ватт-часов на килограмм. Поэтому с изобретением двигателя внутреннего сгорания производство автомобилей стало стремительно набирать обороты, а об электромобилях забыли до возникновения серьезных экологических проблем.

Проблемы были вызваны токсическими веществами, которые в достаточно больших количествах содержатся в отработавших газах двигателя внутреннего сгорания. Решение проблем состоит в снижении уровня токсичности отработавших газов, особенно окиси и двуокиси углерода, притом, что объем производства автомобилей все же нарастает. Ученые провели ряд исследований, и пришли к выводу что хорошим решением является производство электромобилей.

Электромобиль привлекателен тем, что, он почти не дает выброса вредных веществ. Ядовитых газов, попадающих в атмосферу при зарядке и разрядке аккумуляторных батарей, значительно меньше, чем при работе двигателя внутреннего сгорания (ДВС).

Второе преимущество - простота устройства. Электродвигатель обладает очень привлекательной для транспортных средств характеристикой: на малых скоростях вращения у него большой крутящий момент, что очень важно, когда нужно тронуться с места или преодолеть трудный участок дороги.

Третье преимущество вытекает из второго. Электромобиль не требует столь тщательного ухода, как обычное авто: меньше регулировок, не потребляет много масла, проще система охлаждения.

Главный же недостаток, который сдерживает внедрение электромобилей, что на данный момент очень мало специалистов, которые способны провести техническое обслуживание электротранспорта на профессиональном уровне, однако данное направление промышленной индустрии уверенно развивается, поэтому вопрос с квалифицированными кадрами очень скоро решится

Монорельсовые дороги были предложены почти 180 лет назад. Первая русская монорельсовая дорога с конной тягой была сооружена у села Мячково в

1820 г. Действующую электрическую модель подобной дороги построил в Петербурге инженер И.В.Романов в 1897 г. Современная монорельсовая дорога - это железобетонная или металлическая балка, поднятая на эстакаду, и подвижной состав на тележках с пневматическими шинами. Различают навесные дороги, где вагоны имеют нижнюю точку опоры и как бы сидят верхом на несущей балке, и подвесные системы, где вагоны подвешиваются к тележкам, опирающимся на балку. Действующие ныне монорельсовые дороги имеют в основном электрическую тягу, получая энергию от контактного провода. Они малошумны и не загрязняют воздух. Поезд монорельсовой дороги может состоять из одного или нескольких вагонов. Максимальная скорость движения на действующих дорогах составляет 70-125 км/ч, провозная способность - до 40 тыс. пасс/ч. Стоимость сооружения монорельсовых дорог примерно в 2 раза ниже стоимости подземного метрополитена. Недостатки монорельса привели к тому, что мире на данный момент построено несколько десятков отдельных линий монорельсовых дорог протяженностью от сотен метров до нескольких километров главным образом в качестве аттракционов в парках, на выставках.

Начальный этап развития железных дорог характеризовался использованием пассажирских поездов исключительно на локомотивной тяге. С широким распространением электрической тяги появилась альтернатива этому решению в виде поезда, в котором тяговая мощность распределена по всей его длине. До сих пор в этом отношении не определилась единая тенденция, хотя в пригородных пассажирских перевозках практически везде используется принцип распределенной тяги. На линиях облегченных городских железных дорог и трамвая гибкая и хорошо зарекомендовавшая себя концепция «моторный вагон + прицепной вагон» в конце 1950-х годов из-за больших расходов на персонал была заменена более современной, предусматривающей использование моторвагонных поездов из сочлененных вагонов с общим салоном. В состав пассажирских поездов дальнего сообщения долгое время включались беспересадочные вагоны, которые на маршрутах большой протяженности, в том числе и международных, входили в состав разных поездов. В период развития

системы междугородных поездов InterCity беспересадочные вагоны в международных сообщениях заменили поезда EuroCity. Исторически сложилось так, что на наземный рельсовый транспорт в настоящее время приходится относительно малая доля внутригородских пассажирских перевозок. В Европе и Америке он не выдержал конкуренции со стороны частных автомобилей. Так, в настоящее время трамвайные сообщения функционируют примерно в 300 городах мира, тогда как между первой и второй мировыми войнами число таких городов было в 2 раза большим. В наше время самым "трамвайным" городом мира является Санкт-Петербург. Ежегодно 2000 поездов трамвая перевозят по линиям общей протяженностью более 700 км около 1 миллиарда пассажиров. На втором месте находится Москва с 1000 поездами трамвая, протяженностью линий 450 км и объемом перевозок около 400 млн. пассажиров в год. Наибольшим числом городов с трамвайным сообщением располагает Германия: здесь трамваи есть в 52 городах, а в 20 из них численность населения не превышает 200 000 человек.

В июне 2018 КАМАЗ продемонстрировал работу разработанного им беспилотного электробуса КАМАЗ-1221 «ШАТЛ». Электронную начинку автомобиля разработало НАМИ. ШАТЛ (Широко Адаптивная Транспортная Логистика) был подключен к сети пятого поколения сотовой связи (5G), развернутой «Мегафоном». ШАТЛ демонстрировался в динамическом и статическом режимах. В динамическом режиме электробус двигался по специально выделенной дорожке вдоль реки Казанка по огороженному периметру. Передвигаться по обычным трассам беспилотникам пока нельзя из-за законодательных ограничений. Длина выделенного пути составляла 650 метров. В ходе демонстрации скорость была ограничена 10 км/ч. ШАТЛ относится к транспортным средствам малого класса и предназначен для передвижения по дорогам с твердым покрытием с использованием данных цифровых карт, систем навигации и органов технического зрения. ШАТЛ осуществляет остановку для посадки и высадки пассажиров на остановочных

пунктах, определенных службой движения и выбираемых пользователями из предложенного перечня на маршруте.

Интерфейс позволяет пассажиру управлять системой открывания дверей, системой выбора остановочного пункта для высадки, остановкой по требованию, аварийной остановкой, вызовом помощи, ручным открыванием дверей, а также использовать USB-порт для зарядки электронных устройств. В разработке НАМИ и «Камаза» используется собственный литиево-ионный аккумулятор. Тяговый электромотор в машине всего один, который сможет развивать мощность в 20-40 кВт (до 54 л.с.). Высокая скорость для беспилотника не важна. ШАТЛ сможет разгоняться примерно до 25 км/ч. О запасе хода ничего не известно. Вместимость рассчитана на 12 пассажиров. Вызвать ШАТЛ можно будет при помощи приложения для смартфона - беспилотник будет следовать по удобному маршруту и при этом подбирать пассажиров. Новые виды транспорта, краткая характеристика которых была дана в этой работе, показывают только часть тех усовершенствований, которые сделаны человеком за последние несколько лет. Одни из них являются ныне действующими системами, другие ожидают введения в эксплуатацию после идущих в настоящее время испытаний. Но все они уже сегодня помогают обществу решить те насущные проблемы, которые возникли в результате деятельности людей. Новые виды транспорта призваны облегчить жизнь человека, сделав ее еще более комфортной, но при этом от них требует соблюдение всех экологических норм. Важно, чтобы такие технологии создавались в нашей стране активно и продвигались в экономику, а не замирали на стадии единичных опытных образцов¹.

¹ <http://www.tadviser.ru/index.php/> [Электронный ресурс] (Дата обращения: 14.06.2022)

1.2 Нормативно-правовая регламентация административно-правового статуса лиц, использующих индивидуальные транспортные средства с электродвигателем, не предназначенных для движения по дорогам общего пользования

В последнее время стало популярным передвижение по автомобильным дорогам общего пользования на короткие дистанции при помощи технических устройств с электродвигателем. В данном случае, мы говорим о сигвеях, моноколёсах, гироскутерах и иных аналогичных предметах. Принцип работы таких устройств заключается в придании движения механизмам, вращающим колёса, за счёт энергии от аккумуляторной батареи, которая обеспечивает возможность движения на расстояние до 30 - 40 км без подзарядки аккумуляторной батареи. Технические характеристики некоторых моделей позволяют сопоставить их от части мопедам, в связи с тем, например, что максимальная эксплуатационная скорость движения может достигать до 50 км/ч. В настоящее время российское законодательство не содержит норм, регламентирующих порядок эксплуатации таких технических устройств в процессе дорожного движения, а также правовой статус лиц, управляющих ими, вызывает многочисленные вопросы в привлечении к административной ответственности. Перечисленные факторы предполагают возникновение ситуаций, разрешение которых не представляется однозначным и требует выработки более конкретного механизма правового регулирования. Отсутствие возрастных ограничений конкретно к перечисленным техническим средствам передвижения вызывают трудности в реализации полномочий по осуществлению федерального государственного надзора в области безопасности дорожного движения со стороны сотрудников Госавтоинспекции. Важно отметить, что движение на устройствах построено по принципу «балансирования», производителем допускается движение на них при массе человека от 10 кг., соответственно им могут управлять дети или лица, масса которых будет превышать массу устройства. В данном случае возникают

вопросы, касающиеся того, как будет выполняться принцип «балансирования», и в случае, если он не будет выполнен, то создаст ли угрозу безопасности дорожного движения, движение на таком устройстве. Примером описываемой ситуации может послужить дорожно-транспортное происшествие, произошедшее 29 мая 2018 года в 14 час. 00 мин. в г. Октябрьском (Республика Башкирия), где водитель автомобиля «БМВ Х1», двигаясь на разрешающий сигнал светофора, допустил наезд на 10-летнего мальчика, передвигающегося на гироскутере по пешеходному переходу, в результате происшествия ребенок получил телесные повреждения².

В данном случае вызывает интерес наличие нарушения Правил дорожного движения (далее – Правил) у ребенка, передвигающегося по пешеходному переходу на гироскутере. Однозначно сказать, какой статус в данном случае имел ребенок: «пешехода» или «лица, управляющего транспортным средством», нельзя. Правилами не предусмотрены понятия «сигвей, моноколесо, гироскутер», значит, ребенок имел статус пешехода, переходившего проезжую часть по пешеходному переходу на запрещающий сигнал светофора. Проблемы квалификации подобных случаев имеют место на дорогах и улицах больших населенных пунктов Российской Федерации. Лица как полноправные участники дорожного движения передвигаются на сигвеях, гироскутерах и т.п. по краю проезжей части, по тротуарам, пересекают проезжую часть по пешеходному переходу на устройстве. Конечно, Госавтоинспекция ведет профилактику с подобными негативными явлениями на улицах, однако установить виновника в результате дорожного происшествия с этой категорией лиц, управляющих техническими устройствами, в большинстве случаев вызывает затруднения в связи с отсутствием конкретного правового статуса этих лиц. Таким образом, следует предположить, что для реализации механизма административно-

² ДТП в Башкирии: «BMW» сбила ребенка, катающегося на гироскутере [Электронный ресурс] // Спутник / новости: сайт. URL: <https://news.sputnik.ru/obrazovanie/ef818adbdae3b2d2ad1b29b721556b22899de574>. [Электронный ресурс] (Дата обращения: 10.06.2022)

правового предупреждения и привлечения нарушителей к ответственности требуется более полное конкретизирование правового статуса лиц, передвигающихся на таких устройствах. Полагаем, что актуальным представляется использование такой категории, как «индивидуальное пешеходное техническое устройство» в случаях, если такое устройство по техническим характеристикам не может превышать скорость движения пешеходов и номинальная мощность не будет способствовать причинению тяжести вреда здоровью при столкновении. В соответствии с п. 1.2 Правил «под транспортным средством понимается устройство, предназначенное для перевозки по дорогам людей, грузов или оборудования на нем»³.

Также Правила выделяют следующие виды транспортных средств: механические транспортные средства (автопоезд, маршрутное транспортное средство, мопед, мотоцикл, школьный автобус), электромобиль, гибридный автомобиль, велосипед, прицеп и др. Перечисленные транспортные средства имеют свои специальные технические параметры, а также закрепленный правовой статус. Согласно Правилам водителем является лицо, управляющее транспортным средством. Следовательно, в рассматриваемом случае лицо управляет техническим устройством, но не транспортным средством, так как его нет среди перечисленных видов транспортных средств. Сегодня, лица, управляющие техническим устройством с электродвигателем, имеют правовой статус «пешехода», что, на наш взгляд, предшествует возникновению правовых споров. Согласно правилам дорожного движения, пешеход - это лицо, находящееся вне транспортного средства на дороге либо на пешеходной или велопешеходной дорожке и не производящее на них работу. К пешеходам приравниваются лица, передвигающиеся в инвалидных колясках, ведущие

³ Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 N 1090 (ред. от 31.12.2020) "О Правилах дорожного движения" (вместе с "Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения") // Собрание актов Президента и Правительства Российской Федерации. 1993 г. N 47. Ст. 4531

велосипед, мопед, мотоцикл, везущие санки, тележку, детскую или инвалидную коляску, а также использующие для передвижения роликовые коньки, самокаты и иные аналогичные средства.

На сегодняшний день Госавтоинспекция придерживается такой позиции, что лица, управляющие электросамокатами, гироскутерами, моноколесами, сегвеями, не относятся в отдельную категорию участников дорожного движения, а являются аналогичными средствами передвижения согласно определению «пешеход». Однако мы полагаем, что рассматриваемые технические средства передвижения в «широком смысле слова» являются транспортными средствами, так как предназначены по своим техническим характеристикам для перевозки людей. Ввиду своей конструкции эти технические устройства не могут находиться в транспортном состоянии без нахождения на нем человека. Таким образом, полагаем, что правовой статус «пешехода» и «лица, управляющего техническим устройством с электродвигателем», приравненного к правовому положению пешехода, имеют значительные различия. Пешеход, идущий по тротуару или пешеходной дорожке, менее защищен перед пешеходом, движущимся на техническом устройстве, хотя и имеет закрепленный правовой статус. Однако в случае возникновения конфликтных дорожных ситуаций в процессе дорожного движения между ними обычный пешеход может получить травмы в случае наезда хотя бы колесом гироскутера, сегвея, а в правовом поле они имеют равное положение⁴.

Поэтому, полагаем, необходимо разграничить понятия «пешеход, передвигающийся в пешем порядке» и пешеход, использующий для передвижения какое-либо индивидуальное техническое устройство», введя некоторые ограничения в действующие Правила дорожного движения. Без правовой регламентации особенностей движения на технических устройствах будут возникать конфликтные ситуации между обычными пешеходами и теми,

⁴ Казаченок В.В. Средства индивидуальной мобильности: вопросы правового регулирования // Вестник Казанского юрид. ин-та МВД России. 2021. № 2 (44)

кто использует для передвижения гироскутеры, моноколеса, сигвеи и другие подобные устройства. При этом наименее защищенными будут именно лица, которые передвигаются в пешем порядке. В целях обеспечения безопасности дорожного движения необходимо внести изменения в действующее законодательство, в частности, определить правовой статус «индивидуального пешеходного технического устройства». Необходимо определить порядок движения таких средств по тротуарам, пешеходным дорожкам и велосипедным дорожкам разделить потоки участников движения, чтобы их траектории движения не пересекались, закрепить скоростной режим технических устройств, определить места и условия, где можно передвигаться, а также другие нормативные и правовые особенности использования индивидуальных пешеходных технических устройств. Таким образом, в целях определения правового статуса рассматриваемых индивидуальных технических устройств с электродвигателем, следует провести сравнение с уже существующими определениями таких транспортных средств как «велосипед» и «мопед». "Велосипед" - транспортное средство, кроме инвалидных колясок, которое имеет по крайней мере два колеса и приводится в движение как правило мускульной энергией лиц, находящихся на этом транспортном средстве, в частности при помощи педалей или рукояток, и может также иметь электродвигатель номинальной максимальной мощностью в режиме длительной нагрузки, не превышающей 0,25 кВт, автоматически отключающийся на скорости более 25 км/ч. Из определения, мы видим, что гироскутер, сигвей также как и велосипед имеют два колеса, при этом о расположении колес в определении не оговаривается, есть электродвигатель, приводящий в движение устройство⁵.

"Мопед" - двух- или трехколесное механическое транспортное средство, максимальная конструктивная скорость которого не превышает 50 км/ч,

⁵ Сойников С.А. Особенности определения административно-правового статуса участников дорожного движения, использующих современные технические средства передвижения (средства индивидуальной мобильности) // Вестник экономической безопасности. 2020. № 1. С. 254

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.. Так, гироскутер, сигвей и другие подобные устройства можно тоже отнести к категории «мопед», при том, что модели рассматриваемых нами технических устройств все же имеют различные технические характеристики. Полагаем, что на законодательном уровне следует рассмотреть вопрос о закреплении понятия вышеперечисленных транспортных средств. Считаем, что гироскутер, сигвей и другие подобные устройства обладающие электродвигателем номинальной максимальной мощностью более 0,25 кВт и менее 4 кВт., необходимо относить к категории транспортного средства «мопед», в случае если номинальная максимальная мощность такого транспортного средства составляет менее 0,25 кВт и скорость движения составляет более 7 км/ч, то рассматривать как категорию транспортного средства «велосипед», а со скоростью движения по своим техническим характеристикам не превышающим 7 км/ч. отнести к категории участника дорожного движения «пешеход». Так как средняя скорость бегущего человека не превышает 7 км/ч⁶. В данном случае, мы провели сравнение технических устройств (гироскутер, сигвей), которые имеют по крайней мере два колеса и приводятся в движение электродвигателем, с транспортными средствами имеющие закрепленное на законодательном уровне понятиями «велосипед» и «мопед».

Однако, рассмотренные нами технические устройства в соотношении с категориями «велосипед» и «мопед» требуют отдельно для каждого устройства конкретизированного определения. Гироскутер – индивидуальное электрическое самобалансирующееся транспортное средство в форме поперечной планки с двумя колесами по бокам, обладающие номинальной максимальной мощностью не более 4 кВт. К гироскутерам имеющим

⁶<http://fitness-for-man.com/skorost-bega-obychnogo-chelovekarednyaya.htm>
[Электронный ресурс] (Дата обращения: 14.06.2022)

максимальную номинальную мощность в режиме длительной нагрузки более 0,25 кВт и менее 4 кВт. необходимо применять правила, действующие для «мопедов». К гироскутерам имеющим максимальную номинальную мощность в режиме длительной нагрузки менее 0,25 кВт и скорость движения составляет более 7 кмч необходимо применять правила, действующие для «велосипедов». К гироскутерам имеющим максимальную номинальную мощность в режиме длительной нагрузки менее 0,25 кВт и скорость движения составляет менее 7 кмч необходимо применять правила, действующие для «пешеходов». Сигвей - индивидуальное электрическое самобалансирующееся транспортное средство в форме поперечной планки с двумя колесами по бокам и имеющее колонку руления и управления обладающие номинальной максимальной мощностью не более 4 кВт. К сигвеям имеющим максимальную номинальную мощность в режиме длительной нагрузки более 0,25 кВт и менее 4 кВт. необходимо применять правила, действующие для «мопедов». К сигвеям имеющим максимальную номинальную мощность в режиме длительной нагрузки менее 0,25 кВт и скорость движения составляет более 7 кмч необходимо применять правила, действующие для «велосипедов». К сигвеям имеющим максимальную номинальную мощность в режиме длительной нагрузки менее 0,25 кВт и скорость движения составляет менее 7 кмч, необходимо применять правила, действующие для «пешеходов». Одним из весьма распространенных индивидуальных устройств с электродвигателем, находящихся по своим техническим характеристикам в одном ряду с гироскутером, сигвеем и другими подобными устройствами является моноколесо. Это устройство имеет самобалансирующиеся принцип работы, приводимый в движение с помощью электродвигателя, с одним колесом. Следует отметить, что моноколесо отличается от «велосипеда» и «мопеда», так как конструкцией устройства

предусмотрено одно колесо, но в целом технические характеристики совпадают с гироскутером и сигвеем⁷.

Таким образом, к моноколесу следует предъявлять правила, действующие к гироскутеру, сигвею и другим подобным устройствам. Моноколесо – индивидуальное электрическое самобалансирующееся транспортное средство с одним колесом обладающие номинальной максимальной мощностью не более 4 кВт. К моноколесу имеющему максимальную номинальную мощность в режиме длительной нагрузки более 0,25 кВт и менее 4 кВт. необходимо применять правила, действующие для «мопедов». К моноколесу имеющему максимальную номинальную мощность в режиме длительной нагрузки менее 0,25 кВт и скорость движения составляет более 7 кмч, необходимо применять правила, действующие для «велосипедов». К моноколесу имеющему максимальную номинальную мощность в режиме длительной нагрузки менее 0,25 кВт и скорость движения составляет менее 7 кмч, необходимо применять правила, действующие для «пешеходов». Рассматривая индивидуальные технические устройства с электродвигателем, в особенности устройства, которые по правилам использования можно приравнять с «пешеходами», необходимо применять ограничения. Так, следует запретить движение на станциях метро и местах массового скопления людей: в парках, вне мест, специально отведенных для движения на подобных устройствах; при проведении культурно-массовых мероприятий. Необходимо отметить, что, рассматривая категорию вышеуказанных технических устройств по своим характеристикам имеющим максимальную номинальную мощность в режиме длительной нагрузки менее 0,25 кВт. и скорость движения составляющую менее 7 кмч, следует в действующих Правилах дорожного движения, отразить порядок перехода проезжей части. Так, в случаях пересечения проезжей части категорией участников дорожного движения использующих гироскутеры, сигвеи,

⁷ Числов А.И., Поделякин А.А. Вопросы, связанные с определением правового статуса участников дорожного движения, использующих электрические средства передвижения // Гуманитарные, социально-экономические и общественные науки. 2019. № 12.С. 159

моноколеса и другие подобные устройства применяющие правила движения для «пешеходов», необходимо спешиться, взять в руки устройство и перейти проезжую часть. Следует отметить, что возникает необходимость в определении порядка движения по тротуарам и пешеходным дорожкам, так как все-таки пешеходы, движущиеся в пешем порядке менее защищены от лиц, передвигающихся на устройствах. Поэтому полагаю, что лица, передвигающиеся на подобных устройствах, должны:

- двигаться по правому краю тротуара или пешеходной дорожке;
 - предоставлять приоритет пешеходам, двигающимся в пешем порядке по отношению к лицам, передвигающимся на подобных технических устройствах.
- Полагаем, что предложения по конкретизации административно – правового статуса лиц, использующих индивидуальные транспортные средства с электродвигателем, позволят повысить уровень обеспечения безопасности дорожного движения.

1.3 Безопасность личности в условиях использования новых транспортных средств

Сегодня транспортный комплекс развивается колоссальными темпами, о чем свидетельствует не только появление принципиально новых видов транспортных средств, но и существенная модернизация уже имеющегося транспорта (например, развитие высокоскоростного железнодорожного движения).

В этих условиях в рамках правового регулирования обеспечения транспортной безопасности особое внимание, на наш взгляд, необходимо уделять безопасности личности на транспорте. Человек как конечный и главный потребитель транспортных услуг является участником всех видов транспортного

сообщения (начиная с роли пешехода и использования индивидуального транспорта) и должен иметь гарантии личной безопасности на транспорте в целях успешной реализации своих прав, свобод и законных интересов.

Оценивая правовые механизмы обеспечения безопасности личности на транспорте приходится констатировать, что на сегодняшний день, к сожалению, в действующем законодательстве не сложилась единая теоретико-правовая концепция механизма обеспечения данного вида безопасности, включающая в себя, прежде всего, отражение научного понимания безопасности личности, круга лиц, безопасность которых должна быть обеспечена, а также перечня основных видов угроз их жизненно важным интересам.

В первую очередь хотелось бы остановиться на внеуличном транспорте. Такой транспорт не является для нашей страны чем-то новым, однако сегодня он активно развивается в российских городах. Принятый в 2017 году Федеральный закон

«О внеуличном транспорте и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»⁸ впервые ввел в действующее российское законодательство понятие внеуличного транспорта, а также установил следующие виды внеуличного транспорта:

1. метрополитен;
2. монорельсовый транспорт;
3. подвесная канатная дорога транспортная;
4. фуникулер транспортный (наземная канатная дорога транспортная).

Ученые высоко оценивают важность принятия данного закона, видят необходимость его принятия особенно актуальной поскольку до его принятия данное регулирование осуществлялось «фрагментарно, преимущественно на

⁸ Федеральный закон от 29.12.2017 N 442-ФЗ (ред. от 11.06.2021) "О внеуличном транспорте и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" // СЗ РФ. 2018. № 1. Ст. 26

уровне субъектов Российской Федерации, что создает риски неполного обеспечения прав граждан при оказании услуг внеуличным транспортом...»⁹.

К сожалению, новый закон о внеуличном транспорте специально не регулирует отношения по обеспечению безопасности личности на данном виде транспорта, а лишь содержит бланкетную норму к законодательству России о транспортной безопасности.

К принципиально новым видам транспорта для России можно отнести беспилотные транспортные средства. Сегодня разработчики пишут о готовности и успешном тестировании различных видов беспилотного транспорта. Так, в Москве планируется запустить беспилотный поезд метро, активно разрабатывается проект включения в городской поток беспилотных автомобилей. Однако действующая нормативная база в России для этого пока еще не сформирована. И уже сегодня ученых-юристов, в первую очередь, волнуют вопросы ответственности и безопасности при функционировании беспилотных транспортных средств.

Налицо целый ряд пока нерешенных правовых вопросов и первый из них такой: кто будет нести ответственность в случае причинения ущерба беспилотным транспортным средством? Разработчик, собственник, оператор или иной субъект? Отдельный и очень важный вопрос - защита информации и инженерно-компьютерных систем при использовании беспилотного транспорта, поскольку движущийся по тоннелю беспилотный поезд метрополитена может стать средством совершения крупного террористического акта в случае захвата управления им с преступным умыслом.

⁹ Александров А.Н., Столбина Л.В., Котарев С.Н. К вопросу о правовом регулировании функционирования внеуличного транспорта в Российской Федерации // Современное состояние и перспективы обеспечения безопасности дорожного движения: теория и практика: сб. мат-лов Всеросс. научн.-практ. конф. Под. ред. Ю.Н. Калюжного. / Орловский юридический институт МВД РФ имени В.В. Лукьянова - Орел, 2018. С. 9

Эти и другие правовые вопросы сегодня необходимо прорабатывать для полноценного использования беспилотных транспортных средств, учитывая аспекты транспортной безопасности.

Следующая проблема, на которой хотелось бы остановиться - широкое использование в различных странах мира индивидуального электротранспорта.

Россия в этой связи не стала исключением. На российский рынок уверенно выходят такие транспортные средства, как сегвей, гироскутер, электросамокат, моноколесо и т.п. Несмотря на то, что «российский рынок электротранспорта индивидуального пользования является относительно молодым по отношению к зарубежному»¹⁰, в крупных городах использование такого транспорта существенно увеличивается с каждым днем.

При таком массовом использовании индивидуального электротранспорта в городах (с преимущественным движением по тротуарам) остро встает вопрос о безопасности других участников дорожного движения, в частности - пешеходов. И уже зафиксированы случаи наезда на пешеходов, повлекшие вред здоровью разной степени.

Однако правовой статус индивидуального электротранспорта сегодня определен в России весьма неоднозначно. Действующие правила дорожного движения специально не относят данные транспортные средства к какому-то отдельному виду транспорта. По официальной информации ГИБДД лица, управляющие такими транспортом средствами приравниваются к пешеходам. Аналогичную позицию занимают некоторые ученые. В частности, Г.Ш. Аюпова и И.С. Макеева однозначно отнесли к пешеходам лиц, управляющих данными транспортными средствами¹¹.

¹⁰ Хавтаси Н.В. Анализ и тенденции развития рынка электротранспорта индивидуального пользования на B2B рынке в России // Наука, образование и культура. 2018. № 5 (29). С. 11

¹¹ Аюпова Г.Ш., Макеева И.С. Особенности квалификации нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, обусловленные признаками предмета // Уголовное право. 2019. № 1. С. 7

На практике все не так однозначно. На определение правового статуса лица, управляющего таким транспортным средством влияют его технические характеристики и в частности - мощность электродвигателя. То есть при определенных условиях электросамокат может быть признан мопедом. Это подтверждает, в частности, и сформировавшаяся судебная практика, включающая судебные решения с признанием индивидуального электротранспорта (в частности, электросамоката) транспортным средством и привлечением лиц, управляющих ими к административной ответственности¹².

При этом И.Л. Бурова и М.В. Рудов, проведя глубокий анализ вопросов правоприменительной практики, указывают на имеющиеся проблемы о возможности привлечения собственников электросамокатов и лиц, которые управляют такими видами транспортных средств, к административной ответственности за нарушение правил дорожного движения¹³.

В этой связи представляется целесообразным внести соответствующие изменения в Правила дорожного движения и иные нормативные правовые акты, в рамках которых детально урегулировать общественные отношения, связанные с использованием индивидуального электротранспорта.

Стремительное развитие транспортного комплекса, появление новых видов транспортных средств должно сопровождаться своевременным нормативным регулированием данных процессов с обязательной проработкой вопросов безопасности личности на транспорте.

Выводы по первой главе.

¹² Постановление Головинского районного суда города Москвы от 07.12.2017 по делу N 05-2186/2017 // СПС «КонсультантПлюс».

¹³ Бурова И.Л., М.В. Рудов О некоторых проблемах правового регулирования новых видов транспортных средств с электродвигателем // Имущественные отношения в Российской Федерации. 2019. № 2. С. 91

Не смотря на высокую значимость роли транспорта на современном этапе развития общества, на данный момент остается большое количество вопросов и правовых нюансов, связанных с транспортом, например:

- вопрос экологичности и вредных выбросов, а также иных выделений продуктов работы не только двигателей внутреннего сгорания, но и других типов двигателей;
- безопасность участников дорожного движения;
- правовое регулирование и правовая квалификация как новых, так уже используемых видов транспорта. Эксплуатация всех видов транспорта в современных общественных условиях.

Давая оценку правовым механизмам обеспечения безопасности личности на транспорте приходится согласиться с фактом, что на сегодняшний день, к сожалению, в действующем законодательстве не сложилась единая теоретико-правовая концепция механизма обеспечения данного вида безопасности всех участников дорожного движения.

На сегодняшний день не разрешен целый ряд правовых вопросов. Однако вносимые новеллы и соответствующие изменения в Правилах дорожного движения и иные нормативные правовые акты, в рамках которых регулируются общественные отношения, связанные с использованием транспортных средств, позволяют с уверенностью сказать, что работа по созданию нормативно правовой базы обеспечения безопасности участников дорожного движения с использованием новых видов транспорта в том числе и электротранспорта, является одной из приоритетных задач в Российской Федерации.

ГЛАВА 2. АНАЛИЗ ПРОБЛЕМ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ НОВЫХ ВИДОВ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

2.1. О некоторых проблемах правового регулирования использования новых видов транспорта с электродвигателем

За последние пять лет в городской среде появились новые виды транспортных средств с электрическим двигателем: электромобили, электромопеды (Impossible Trikelet Gig Pack), электрические самокаты и скейтборды (Onewheel Boosted Boards, Solowheel) и т. п. С появлением на дорогах Российской Федерации новых видов транспортных средств появились и проблемы как гражданского, так и административно-правового характера. В связи с этим 12 июля 2017 года Правительство Российской Федерации внесло изменения в Правила дорожного движения, согласно которым в нормативное регулирование вошли такие понятия, как «электромобиль», «гибридный автомобиль». Между тем проблемы правового регулирования электросамокатов, электрических скейтбордов и других средств передвижения, близких к ним по техническим характеристикам (далее авторами используется обобщающее понятие - электросамокат), остались неразрешенными. Рассмотрим некоторые из них, представляющие, по нашему мнению, наибольший теоретический и практический интерес.

В первую очередь возникает вопрос, являются ли электросамокаты транспортными средствами с точки зрения российского законодательства.

Виды транспортных средств и правовое регулирование их использования участниками дорожного движения определяются двумя основными правовыми актами: Федеральным законом от 10 декабря 1995 года № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» (далее - Закон № 196-ФЗ) (в редакции от 26 июля 2017 года) и Правилами дорожного движения, утвержденными постановлением Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 года № 1090 (в редакции от 30 мая 2018 года).

Согласно пункту 1.2 Правил дорожного движения транспортное средство - это «устройство, предназначенное для перевозки по дорогам людей, грузов или оборудования, установленного на нем». Правила дорожного движения выделяют следующие виды транспортных средств:

- автопоезд, велосипед, гибридный автомобиль, механическое транспортное средство;
- механическое транспортное средство, сцепленное с прицепом (прицепами);
- электромобиль, мопед, мотоцикл.

Такое средство передвижения, как электросамокат, в указанных Правилах не упоминается. Термин «самокат» используется только в пункте 1.2 Правил дорожного движения при определении понятия «пешеход», которым является «лицо, на ходящееся вне транспортного средства на дороге либо на пешеходной или вело-пешеходной дорожке и не производящее на них работу. К пешеходам приравниваются лица, передвигающиеся в инвалидных колясках без двигателя, ведущие велосипед, мопед, мотоцикл, везущие санки, тележку, детскую или инвалидную коляску, а также использующие для передвижения роликовые коньки, самокаты и иные аналогичные средства». Таким образом, в контексте пункта 1.2 Правил дорожного движения самокат, роликовые коньки и иные аналогичные средства не рассматриваются в качестве транспортного средства, а лица использующие их для передвижения, приравниваются к пешеходам.

Между тем электросамокат по своим техническим характеристикам очевидно отличается от обычного самоката, который приводится в движение мускульной энергией человека. На электросамокатах установлены электродвигатели номинальной максимальной мощностью в режиме длительной нагрузки, не превышающей 0,25 кВт, автоматически отключающиеся на скорости более 25 километров в час. Кроме того, технически возможно передвижение на электросамокате не только с использованием электродвигателя, но и мускульной энергии человека.

Исходя из изложенного можно сделать вывод о том, что по своим техническим характеристикам электросамокат подпадает под используемый в Правилах дорожного движения термин «велосипед», под которым понимается «транспортное средство, кроме инвалидных колясок, которое имеет, по крайней мере, два колеса и приводится в движение, как правило, мускульной энергией лиц, находящихся на этом транспортном средстве, в частности, при помощи педалей или рукояток, и может также иметь электродвигатель номинальной максимальной мощностью в режиме длительной нагрузки, не превышающей 0,25 кВт, автоматически отключающийся на скорости более 25 км/ч» (в редакции постановления Правительства Российской Федерации от 22 марта 2014 года № 221). Лицо, управляющее велосипедом, является «велосипедистом».

Согласно статье 25 Закона № 196-ФЗ (в редакции от 26 июля 2017 года) велосипед не относится к числу транспортных средств, на управление которыми предоставляется специальное право. Следовательно, если лицо, управляющее самокатом по своим техническим характеристикам приравнивается к велосипедисту, то на него должны быть распространены правовые и технические нормы, регулирующие правила поведения велосипедистов (в том числе правила дорожного движения), а также правила, регламентирующие ответственность велосипедистов за совершение правонарушения. В связи с этим на лиц, управляющих электросамокатом, должны распространяться нормы пункта 24 Правил дорожного движения «Дополнительные требования к движению велосипедистов и водителей мопедов». Следуя этой логике, можно сделать вывод о том, что на правила стоянки и парковки электросамокатов также распространяются правила стоянки и парковки велосипедов.

В практической деятельности нередко возникает вопрос о возможности привлечения собственников электросамокатов и лиц, которые управляют такими видами транспортных средств, к административной ответственности за нарушение правил дорожного движения. Как правило, к административной ответственности привлекается лицо, которое управляло транспортным средством на момент совершения административного правонарушения. В

частности, согласно части 2 статьи 12.29 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях (далее - КоАП РФ¹⁴) нарушение Правил дорожного движения лицом, управляющим велосипедом (в редакциях федеральных законов от 24 июля 2007 года № 210-ФЗ, от 14 октября 2014 года № 307-ФЗ), влечет наложение административного штрафа в размере восьмисот рублей (в редакциях федеральных законов от 22 июня 2007 года № 116-ФЗ, от 7 мая 2009 года № 86-ФЗ, от 23 июля 2013 года № 196-ФЗ).

Согласно части 3 статьи 12.29 КоАП РФ нарушение Правил дорожного движения лицами, указанными в части 2 этой статьи, совершенное в состоянии опьянения, влечет наложение административного штрафа в размере от одной тысячи до одной тысячи пятисот рублей (в редакциях федеральных законов от 22 июня 2007 года № 116-ФЗ, от 24 июля 2007 года № 210-ФЗ, от июля 2013 года № 196-ФЗ).

Таким образом, при решении вопроса о привлечении к административной ответственности за нарушение правил дорожного движения большое значение имеет правильное определение (идентификация) личности правонарушителя. Это обстоятельство имеет особую практическую значимость, когда электросамокат предоставляется в пользование на основании договора проката, в том числе с использованием мобильных приложений (предоставляемых арендодателем программ, устанавливаемых арендатором на мобильное устройство, позволяющих пользоваться сервисами арендодателя). В связи с этим коммерческие организации, предоставляющие услуги проката электросамокатов, при оформлении договора проката с использованием мобильных приложений просят потребителей предоставить персональные данные (имя, фамилия, пол, дата и место рождения, место жительства, данные паспорта или иного документа, удостоверяющего личность потребителя). Нередко арендодатель через мобильное приложение запрашивает у потребителя

¹⁴ Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 № 195-ФЗ (ред. от 28.01.2022) // СЗ РФ. 2002. № 1 (ч. 1). – Ст. 1.

фотографию паспорта. Проще говоря, если собственник электросамоката не хочет быть привлеченным к административной ответственности за нарушение правил дорожного движения, то он должен предоставить компетентному органу информацию о том, кто именно управлял транспортным средством по договору проката во время совершения административного правонарушения. Если факт административного правонарушения будет установлен по окончании действия договора проката, то с высокой степенью вероятности уполномоченный орган привлечет к административной ответственности собственника электросамоката.

На собственников транспортных средств, предоставляющих на коммерческой основе услуги проката электросамокатов, возлагается обязанность обеспечения их технической исправности. Неисполнение этой обязанности может повлечь привлечение коммерческой организации, а также ее должностных лиц к административной ответственности. При наступлении у гражданина в результате предоставления в пользование неисправного самоката тяжких последствий его здоровью должностные лица организации могут быть привлечены к уголовной ответственности по статье 266 «Недоброкачественный ремонт транспортных средств и выпуск их в эксплуатацию с техническими неисправностями» Уголовного кодекса Российской Федерации.

Обязанность обеспечения технической исправности имущества, сдаваемого в прокат, также регламентирована статьей 628 «Предоставление имущества арендатору» Гражданского кодекса Российской Федерации (далее - ГК РФ), согласно которой «арендодатель, заключающий договор проката, обязан в присутствии арендатора проверить исправность сдаваемого в аренду имущества, а также ознакомить арендатора с правилами эксплуатации имущества либо выдать ему письменные инструкции о пользовании этим имуществом¹⁵».

¹⁵ Жукова Н.А., Сычев Н.П. К вопросу о правовом регулировании отношений, связанных с использованием электрических самокатов / Н.А. Жукова, Н.П. Сычев // The Scientific Heritage. – 2021. – № 68. – С. 57-59

Как было указано ранее, применительно к электросамокатам в Правилах дорожного движения отсутствуют специальные нормы, регламентирующие их использование, поэтому для решения вопроса о том, подлежит ли лицо, управляющее электросамокатом, административной ответственности по вменяемой ему статье КоАП РФ, заинтересованные лица предоставляют суду письменные документы (в том числе заключения, подготовленные лицами, обладающими специальными познаниями), привлекают к участию в деле лиц, обладающих специальными познаниями (например экспертов) или ходатайствуют о назначении судебно-технической экспертизы. В качестве примера может быть приведено следующее административное дело, рассмотренное судьей Ленинского районного суда города Тамбова Кострюковым П. по жалобе Ребрикова А.М. на постановление мирового судьи судебного участка № 1 Ленинского района города Тамбова Абрамовой С.А. по делу об административном правонарушении, предусмотренном частью 1 статьи 12.8 КоАП РФ.

Основанием привлечения Ребрикова А.М. к административной ответственности послужило управление мопедом без номеров в состоянии алкогольного опьянения. Не согласившись с постановлением мирового судьи, Ребриков А.М. подал жалобу в районный суд. В судебном заседании Ребриков А.М. жалобу поддержал, пояснив, что мировым судьей при рассмотрении дела об административном правонарушении не установлено, что устройство, управление которым ему вменяется, является транспортным средством, так как в соответствии с требованиями КоАП РФ мировым судьей не была назначена соответствующая экспертиза. Представитель Управления МВД по Тамбовской области возражала против удовлетворения жалобы, поскольку представленные в материалы дела доказательства позволяли идентифицировать электросамокат как «мопед» исходя из его конструктивной скорости и максимальной мощности электродвигателя, указанной на маркировке завода-изготовителя на мотор-колесе и в руководстве пользователя, представленного продавцом. По результатам рассмотрения дела суд пришел к выводу об оставлении жалобы без

удовлетворения, а постановления мирового судьи - без изменения по следующим основаниям.

В соответствии с абзацем 1 пункта 2.7 Правил дорожного движения водителю запрещается управлять транспортным средством в состоянии опьянения (алкогольного, наркотического или иного), под воздействием лекарственных препаратов, ухудшающих реакцию и внимание, в болезненном или утомленном состоянии, ставящем под угрозу безопасность движения.

Согласно пункту 1.2 Правил дорожного движения транспортное средство - устройство, предназначенное для перевозки по дорогам людей, грузов или оборудования, установленного на нем. Мопед - двух- или трехколесное механическое транспортное средство, максимальная конструктивная скорость которого не превышает 50 километров в час, имеющее двигатель внутреннего сгорания с рабочим объемом, не превышающим 50 кубических сантиметров, или электродвигатель номинальной максимальной мощностью в режиме длительной нагрузки более 0,25 кВт и менее 4 кВт.

В соответствии с пунктом 1.3 Правил дорожного движения участники дорожного движения обязаны знать и соблюдать относящиеся к ним требования Правил, сигналов светофоров, знаков и разметки, а также выполнять распоряжения регулировщиков, действующих в пределах предоставленных им прав и регулирующих дорожное движение установленными сигналами.

Согласно примечанию к статье 2.1 КоАП РФ (для целей привлечения к административной ответственности в соответствии со статьями КоАП РФ) под транспортным средством следует понимать автомото-транспортное средство с рабочим объемом двигателя внутреннего сгорания более 50 кубических сантиметров или максимальной мощностью электродвигателя более 4 киловатт и максимальной конструктивной скоростью более 50 километров в час, 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.

В части 1 статьи 25 Закона № 196-ФЗ установлены категории и входящие в них подкатегории транспортных средств, на управление которыми в Российской Федерации предоставляется специальное право, и, в частности, установлена категория «М» - мопеды.

Представленные в материалы дела письменное исследование, подготовленное экспертом отдела специальных экспертиз полиции, а также руководство пользователя на это транспортное средство позволили суду идентифицировать элеткросамокат как мопед, в связи с чем А.М. Ребриков был правомерно привлечен к административной ответственности за совершение административного правонарушения, предусмотренного частью 1 статьи 12.8 КоАП РФ.

Также большое значение в практической деятельности имеет вопрос, является ли электросамокат источником повышенной опасности.

Понятие «источник повышенной опасности» сформулировано в статье 1079 «Ответственность за вред, причиненный деятельностью, создающей повышенную опасность для окружающих» ГК РФ: «Юридические лица и граждане, деятельность которых связана с повышенной опасностью для окружающих (использование транспортных средств, механизмов, электрической энергии высокого напряжения, атомной энергии, взрывчатых веществ, сильнодействующих ядов и т. п.; осуществление строительной и иной, связанной с нею деятельности и др.), обязаны возместить вред, причиненный источником повышенной опасности, если не докажут, что вред возник вследствие непреодолимой силы или умысла потерпевшего».

Разъяснения относительно применения статьи 1079 ГК РФ даны в пункте 18 постановления Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 26 января 2010 года № 1 «О применении судами гражданского законодательства, регулирующего отношения по обязательствам вследствие причинения вреда жизни или здоровью гражданина»

«О применении судами гражданского законодательства, регулирующего отношения по обязательствам вследствие причинения вреда здоровью», согласно которым критерием отнесения деятельности к источнику повышенной опасности является ее повышенная опасность для окружающих (далее - Постановление Пленума № 1). Как указал Верховный Суд Российской Федерации, «По смыслу статьи 1079 ГК РФ, источником повышенной опасности следует признать любую деятельность, осуществление которой создает повышенную вероятность причинения вреда из-за невозможности полного контроля за ней со стороны человека, а также деятельность по использованию, транспортировке, хранению предметов, веществ и других объектов производственного, хозяйственного или иного назначения, обладающих такими же свойствами.

Учитывая, что названная норма не содержит исчерпывающего перечня источников повышенной опасности, суд, принимая во внимание особые свойства предметов, веществ или иных объектов, используемых в процессе деятельности, вправе признать источником повышенной опасности также иную деятельность, не указанную в перечне».

В судебной практике автотранспортные средства традиционно рассматриваются как источники повышенной опасности.

Применительно к «традиционным» велосипедам после принятия Постановления Пленума № 1 сложилась устойчивая практика, согласно которой причинение вреда при помощи велосипеда не рассматривается как причинение вреда источником повышенной опасности.

Приведем пример из судебной практики.

Владимирский областной суд в своем апелляционном определении от 26 июня 2013 года по делу № 33-1866/2013 указал: «Утверждения представителей ответчика ООО «ПАТП-пригород» в суде апелляционной инстанции о том, что велосипед является источником повышенной опасности, является ошибочным, поскольку они противоречат определению источника повышенной опасности. Исходя из смысла положений п. 1 ст. 1079 ГК РФ, п. 1.2 Правил дорожного

движения РФ, разъяснений, содержащихся в п. 18 Постановления Пленума Верховного Суда РФ № 1 от 26.01.2010 г.

Не менее важным в практическом плане является вопрос о том, кто будет нести ответственность за причинение вреда электросамокатом в случае несовпадения собственника транспортного средства с лицом, которое управляло электросамокатом на момент совершения дорожно-транспортного происшествия, например, при предоставлении электросамоката в прокат коммерческой организацией гражданину-потребителю.

В силу статьи 1079 ГК РФ вред, причиненный деятельностью, создающей повышенную опасность для окружающих (источником повышенной опасности), возмещается владельцем источника повышенной опасности независимо от его вины. Согласно пункту 2 указанной статьи «Обязанность возмещения вреда возлагается на юридическое лицо или гражданина, которые владеют источником повышенной опасности на праве собственности, праве хозяйственного ведения или праве оперативного управления либо на ином законном основании (на праве аренды, по доверенности на право управления транспортным средством, в силу распоряжения соответствующего органа о передаче ему источника повышенной опасности и т. п.)». Как разъяснил Пленум Верховного Суда Российской Федерации в постановлении № 1, «Под владельцем источника повышенной опасности следует понимать юридическое лицо или гражданина, которые используют его в силу принадлежащего им права собственности, права хозяйственного ведения, оперативного управления либо на других законных основаниях (например, по договору аренды, проката, по доверенности на право управления транспортным средством, в силу распоряжения соответствующего органа о передаче ему источника повышенной опасности)».

Таким образом, гражданско-правовую ответственность за причинение вреда электросамокатом будет нести гражданин-потребитель, которому электросамокат был передан в пользование по договору проката. Однако в случае возникновения спорной ситуации (например, если гражданин скроется с места происшествия) собственнику электросамоката придется предоставить

сведения о гражданине-потребителе, который во время совершения ДТП использовал транспортное средство. При отсутствии сведений, достаточных для идентификации личности гражданина-потребителя, собственник электросамоката несет риск гражданско-правовой ответственности за ДТП, совершенное с участием электросамоката.

Если владельцем источника повышенной опасности будет доказано, что этот источник выбыл из его обладания в результате противоправных действий других лиц (например при угоне транспортного средства), то суд вправе возложить ответственность за вред на лиц, противоправно завладевших источником повышенной опасности, по основаниям, предусмотренным пунктом 2 статьи 1079 ГК РФ.

При наличии вины владельца источника повышенной опасности в противоправном изъятии этого источника из его обладания ответственность по возмещению вреда может быть возложена как на владельца, так и на лицо, противоправно завладевшее источником повышенной опасности, в долевом порядке в зависимости от степени вины каждого из них (например, если владелец транспортного средства оставил его на неохраняемой парковке с работающим электрическим двигателем, то ответственность может быть возложена и на него).

Суды для правильного разрешения дел по спорам, связанным с причинением вреда жизни или здоровью в результате взаимодействия источников повышенной опасности, различают случаи, когда вред причинен третьим лицам (например пассажирам, пешеходам), и случаи причинения вреда владельцам этих источников.

При причинении вреда третьим лицам владельцы источников повышенной опасности, совместно причинившие вред, в соответствии с пунктом 3 статьи 1079 ГК РФ несут перед потерпевшими солидарную ответственность по основаниям, предусмотренным пунктом 1 статьи 1079 ГК РФ.

При причинении вреда жизни или здоровью владельцев источников повышенной опасности в результате их взаимодействия вред возмещается на

общих основаниях (статья 1064 ГК РФ), то есть по принципу ответственности за вину. При этом необходимо иметь в виду следующее:

1. вред, причиненный одному из владельцев по вине другого, возмещается виновным;
2. при наличии вины лишь владельца, которому причинен вред, он ему не возмещается;
3. при наличии вины обоих владельцев размер возмещения определяется соразмерно степени вины каждого;
4. при отсутствии вины владельцев во взаимном причинении вреда (независимо от его размера) ни один из них не имеет права на возмещение вреда друг от друга.

Еще один вопрос, который хотелось бы осветить в рамках рассматриваемой темы, - правомерность запроса коммерческими организациями, предоставляющими услуги проката электросамокатов в том числе с использованием мобильных приложений, персональных данных граждан - потребителей услуги.

Для правильного вывода поэтому вопросу необходимо обратиться к нормам ГК РФ, регламентирующим договор проката. По договору проката арендодатель, осуществляющий сдачу имущества в аренду в качестве постоянной предпринимательской деятельности, обязуется предоставить арендатору движимое имущество за плату во временное владение и пользование (пункт 1 статьи 626 ГК РФ). Такой договор является консенсуальным (заключенным с момента достижения сторонами соглашения), взаимным, возмездным. Специфика договора проката выражается в следующем: арендодателем выступает специальный субъект - коммерческая организация или индивидуальный предприниматель, осуществляющие сдачу имущества в аренду в качестве постоянной предпринимательской деятельности; арендаторами по договору бытового проката выступают граждане-потребители. К указанным отношениям применяются нормы Закона Российской Федерации от 7 февраля 1992 года № 2300-1 «О защите прав потребителей». Предметом договора может

быть только движимое имущество, в том числе транспортные средства. Имущество, предоставляемое по договору, по общему правилу, должно использоваться для потребительских целей (для личных нужд). Договор проката в отличие от общих положений договора аренды не может заключаться на условиях неопределенности срока (в пункте 1 статьи 627 ГК РФ установлен максимальный срок действия договора - один год). Договор проката заключается в письменной форме, а также является публичным договором (пункт 3 статьи 626 ГК РФ), в силу чего арендодатель не вправе отказать кому-либо из желающих взять имущество напрокат в заключении договора, при этом правила для всех арендаторов одинаковые. Традиционно в этой сфере используются различные формуляры, разработанные и утвержденные арендодателем стандартные формы договоров, в таких ситуациях договор проката обладает признаками договора присоединения (статья 428 ГК РФ).

Согласно пункту 1 статьи 19 «Имя гражданина» ГК РФ «Гражданин приобретает и осуществляет права и обязанности под своим именем, включающим фамилию и собственно имя, а также отчество, если иное не вытекает из закона или национального обычая. В случаях и в порядке, предусмотренных законом, гражданин может использовать псевдоним (вымышленное имя)». Согласно пункту 4 статьи 19 ГК РФ «Приобретение прав и обязанностей под именем другого лица не допускается.

Имя физического лица или его псевдоним могут быть использованы с согласия этого лица другими лицами в их творческой деятельности, предпринимательской или иной экономической деятельности способами, исключающими введение в заблуждение третьих лиц относительно тождества граждан, а также исключающими злоупотребление правом в других формах».

Комментируя положения статьи 19 ГК РФ, необходимо отметить, что для индивидуализации гражданина используется ряд средств. Так, индивидуализация гражданина обеспечивается указанием половой принадлежности, датой и местом рождения, местом жительства. В нотариальной практике для идентификации личности гражданина активно используются

сведения о серии и номере паспорта, а также указание на орган, его выдавший, и дату выдачи. Некоторые средства индивидуализации вводятся, учитывая специфику тех или иных отношений, для достижения неких специальных целей. К числу таких средств могут быть отнесены индивидуальные номера налогоплательщиков, номер пенсионного страхования. Но в первую очередь индивидуализация гражданина осуществляется путем указания его имени. Прибегать к другим средствам индивидуализации приходится, поскольку часто разные граждане носят одинаковые имена, поэтому указание только имени гражданина не позволяет достоверно установить, кто из граждан участвует в том или ином правоотношении.

Как было указано ранее, согласно пункту 1 статьи 19 ГК РФ граждане должны выступать в гражданском обороте под свои именем. Исключение составляет допущение использования псевдонима в случаях и в порядке, предусмотренных законом. Пунктом 4 статьи 19 ГК РФ установлен запрет на приобретение прав и обязанностей под именем другого лица, поскольку выступление в гражданском обороте под чужим именем есть нарушение личного неимущественного права другого гражданина (того, под именем которого выступает нарушитель). Такие действия вводят в заблуждение лиц, с которыми нарушитель вступает в правовые отношения, могут влечь неблагоприятные имущественные последствия и т. д.

Между тем коммерческая компания, которая предоставляет услуги проката электросамокатов, не уполномочена законодательством требовать предъявления документов, удостоверяющих личность граждан, соответственно, клиенты не обязаны предъявлять подобные документы.

Вследствие этого граждане-потребители по определенным внутренним мотивам могут сообщить о себе недостоверные данные. Однако отметим, что постановкой своей подписи в договоре или акцептом публичной оферты гражданин берет на себя всю полноту ответственности за невыполнение требований законодательства вступать в гражданские отношения под своим именем (статья 19 ГК РФ). Кроме того, если согласно данным телефонной

компании номер телефона действительно принадлежит лицу, фамилия и имя которого указаны в соответствующей графе акцепта, то это может служить дополнительным доказательством, способствующим правильности идентификации гражданина-потребителя (арендатора по договору проката).

Также необходимо отметить, что российское законодательство предоставляет правовую охрану изображению гражданина согласно статье 152.1 ГК РФ. Изображение может служить дополнительным доказательством, способствующим правильности идентификации гражданина-потребителя (арендатора по договору проката). Однако полностью исключить возможность предоставления гражданами-потребителями недостоверных сведений не представляется возможным, поскольку коммерческая организация не наделена правом требовать от граждан предъявления документов, удостоверяющих их личность.

2.2 Проблемы квалификации новых видов транспортных средств в качестве источников повышенной опасности по законодательству Российской Федерации

За последние пять лет в городской среде появились новые виды транспортных средств с электрическим двигателем: электромобили, электромопеды, электрические самокаты и скейтборды и т. п. С появлением на дорогах новых видов транспортных средств в Российской Федерации возникли проблемы их гражданско-правового регулирования.

В частности, сложность представляет квалификация отдельных видов транспортных средств с электрическим двигателем в качестве источников повышенной опасности по действующему законодательству РФ. Речь идет об

электрических самокатах, скейтбордах, моноколесах и прочих аналогичных средствах передвижения.

Понятие «источник повышенной опасности» сформулировано в статье 1079 «Ответственность за вред, причиненный деятельностью, создающей повышенную опасность для окружающих» ГК РФ: «Юридические лица и граждане, деятельность которых связана с повышенной опасностью для окружающих (использование транспортных средств, механизмов, электрической энергии высокого напряжения, атомной энергии, взрывчатых веществ, сильнодействующих ядов и т. п.; осуществление строительной и иной, связанной с нею деятельности и др.), обязаны возместить вред, причиненный источником повышенной опасности, если не докажут, что вред возник вследствие непреодолимой силы или умысла потерпевшего».

Разъяснения относительно применения статьи 1079 ГК РФ даны в пункте 18 постановления Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 26 января 2010 года № 1 «О применении судами гражданского законодательства, регулирующего отношения по обязательствам вследствие причинения вреда жизни или здоровью гражданина» (далее - Постановление Пленума № 1). Как указал Верховный Суд Российской Федерации, «По смыслу статьи 1079 ГК РФ, источником повышенной опасности следует признать любую деятельность, осуществление которой создает повышенную вероятность причинения вреда из-за невозможности полного контроля за ней со стороны человека, а также деятельность по использованию, транспортировке, хранению предметов, веществ и других объектов производственного, хозяйственного или иного назначения, обладающих такими же свойствами».

Учитывая, что названная норма не содержит исчерпывающего перечня источников повышенной опасности, суд, принимая во внимание особые свойства предметов, веществ или иных объектов, используемых в процессе деятельности, вправе признать источником повышенной опасности также иную деятельность, не указанную в перечне».

В судебной практике автотранспортные средства традиционно рассматриваются как источники повышенной опасности.

Применительно к «традиционным» велосипедам, после принятия Постановления Пленума № 1 сложилась устойчивая практика, согласно которой причинение вреда при помощи велосипеда не рассматривается как причинение вреда источником повышенной опасности.

Приведем пример из судебной практики.

Владимирский областной суд в своем апелляционном определении от 26 июня 2013 года по делу № 33-1866/2013 указал: «Утверждения представителей ответчика ООО «ПАТП-пригород» в суде апелляционной инстанции о том, что велосипед является источником повышенной опасности, является ошибочным, поскольку они противоречат определению источника повышенной опасности. Исходя из смысла положений п. 1 ст. 1079 ГК РФ¹⁶, п. 1.2 Правил дорожного движения РФ, разъяснений, содержащихся в п. 18 Постановления Пленума Верховного Суда РФ № 1 от 26.01.2010 г. «О применении судами гражданского законодательства, регулирующего отношения по обязательствам вследствие причинения вреда здоровью», согласно которым критерием отнесения деятельности к источнику повышенной опасности является ее повышенная опасность для окружающих вследствие невозможности полного контроля за ней со стороны человека; велосипед же является транспортным средством, которое приводится в действие мускульной силой человека, в связи с чем использование велосипеда как транспортного средства находится под полным контролем человека, поэтому его использование не может быть расценено как источник повышенной опасности»¹⁷.

¹⁶ "Гражданский кодекс Российской Федерации (часть первая)" от 30.11.1994 N 51-ФЗ (ред. от 25.02.2022) // СЗ РФ. 1994. № 32. Ст. 3301

¹⁷ определение Московского городского суда от 02.03.2017 по делу № 33-6767/2017 // sudact.ru [Электронный ресурс] (Дата обращения: 09.06.2022)

Между тем электрические самокаты по своим техническим характеристикам, хотя и могут приводиться в движение мускульной силой человека, преимущественно приводятся в движение при помощи электрического двигателя. Поскольку электросамокат, приводимый в движение электрическим двигателем, не может находиться под полным контролем человека, он может быть расценен судом при рассмотрении гражданского дела как источник повышенной опасности.

Не менее важным в практическом плане является вопрос о том, кто будет нести ответственность за причинение вреда электросамокатом в случае несовпадения собственника транспортного средства с лицом, которое управляло электросамокатом на момент совершения дорожно-транспортного происшествия, например, при предоставлении электросамоката в прокат коммерческой организацией гражданину-потребителю.

В силу статьи 1079 ГК РФ вред, причиненный деятельностью, создающей повышенную опасность для окружающих (источником повышенной опасности), возмещается владельцем источника повышенной опасности независимо от его вины. Согласно пункту 2 указанной статьи «Обязанность возмещения вреда возлагается на юридическое лицо или гражданина, которые владеют источником повышенной опасности на праве собственности, праве хозяйственного ведения или праве оперативного управления либо на ином законном основании (на праве аренды, по доверенности на право управления транспортным средством, в силу распоряжения соответствующего органа о передаче ему источника повышенной опасности и т. п.)».

Как разъяснил Пленум Верховного Суда Российской Федерации в постановлении № 1¹⁸, «Под владельцем источника повышенной опасности следует понимать юридическое лицо или гражданина, которые используют его в

¹⁸ О применении судами гражданского законодательства, регулирующего отношения по обязательствам вследствие причинения вреда жизни или здоровью гражданина: постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 26 января 2010 года № 1// Бюллетень Верховного Суда Российской Федерации. 2010. № 3.

силу принадлежащего им права собственности, права хозяйственного ведения, оперативного управления либо на других законных основаниях (например, по договору аренды, проката, по доверенности на право управления транспортным средством, в силу распоряжения соответствующего органа о передаче ему источника повышенной опасности)».

Таким образом, гражданско-правовую ответственность за причинение вреда электросамокатом будет нести гражданин-потребитель, которому электросамокат был передан в пользование по договору проката. Однако в случае возникновения спорной ситуации (например, если гражданин скроется с места происшествия) собственнику электросамоката придется представить сведения о гражданине-потребителе, который во время совершения ДТП использовал транспортное средство. При отсутствии сведений, достаточных для идентификации личности гражданина-потребителя, собственник электросамоката несет риск гражданско-правовой ответственности за ДТП, совершенное с участием электросамоката.

Если владельцем источника повышенной опасности будет доказано, что этот источник выбыл из его обладания в результате противоправных действий других лиц (например при угоне транспортного средства), то суд вправе возложить ответственность за вред на лиц, противоправно завладевших источником повышенной опасности, по основаниям, предусмотренным пунктом 2 статьи 1079 ГК РФ¹⁹.

При наличии вины владельца источника повышенной опасности в противоправном изъятии этого источника из его обладания ответственность по возмещению вреда может быть возложена как на владельца, так и на лицо, противоправно завладевшее источником повышенной опасности, в долевом порядке в зависимости от степени вины каждого из них (например, если владелец

¹⁹ Лаврентьева М.С., Жестеров П.В. Порядок лицензирования деятельности, связанной с транспортными перевозками. В сборнике: Научные исследования в частном праве России/ Сборник научных трудов юридического факультета Российского государственного социального университета. Под редакцией Р.Р. Ленковской. Москва, 2018. С. 100-106.

транспортного средства оставил его на неохраняемой парковке с работающим электрическим двигателем, то ответственность может быть возложена и на него).

Суды для правильного разрешения дел по спорам, связанным с причинением вреда жизни или здоровью в результате взаимодействия источников повышенной опасности, различают случаи, когда вред причинен третьим лицам (например пассажирам, пешеходам), и случаи причинения вреда владельцам этих источников.

При причинении вреда третьим лицам владельцы источников повышенной опасности, совместно причинившие вред, в соответствии с пунктом 3 статьи 1079 ГК РФ несут перед потерпевшими солидарную ответственность по основаниям, предусмотренным пунктом 1 статьи 1079 ГК РФ²⁰.

При причинении вреда жизни или здоровью владельцев источников повышенной опасности в результате их взаимодействия вред возмещается на общих основаниях (статья 1064 ГК РФ), то есть по принципу ответственности за вину. При этом необходимо иметь в виду следующее:

1. вред, причиненный одному из владельцев по вине другого, возмещается виновным;
2. при наличии вины лишь владельца, которому причинен вред, он ему не возмещается;
3. при наличии вины обоих владельцев размер возмещения определяется соразмерно степени вины каждого;
4. при отсутствии вины владельцев во взаимном причинении вреда (независимо от его размера) ни один из них не имеет права на возмещение вреда друг от друга.²¹

²⁰ Ленковская Р.Р. К вопросу о правах и обязанностях сторон по договору транспортной экспедиции// Пробелы в российском законодательстве. 2016. № 7. С. 100-102; Ленковская Р.Р. Правовое регулирование перевозок в Российской Федерации: проблемы развития. В сборнике: Стратегии социального развития современного общества: российские и мировые тренды/ Сборник материалов XIV Международного социального конгресса

²¹ Волкова М.А., Ленковская Р.Р. Структура и состав договорных связей в договоре перевозки грузов/ Актуальные проблемы российского законодательства. 2018. № 15. С. 1621.

2.3 Проблемы правового регулирования использования новых видов транспорта на электрической тяге за рубежом

Едва ли в современном обществе найдется человек, который не пользуется каким-либо транспортом, т. к. генезис человечества неразрывно связан с освоением новых мест, миграционные процессы вызвали необходимость переноса (перевоза) различного скарба.

Сначала гужевой, затем механический транспорт (например, в виде самодвижущихся повозок) вызвали технолого-экономический толчок в развитии стран, где процессы усиления роли транспорта были реализованы государством.

В этом ключе социальная актуальность исследования обусловлена тем, что появление новых видов транспорта является частью мировой экономической глобализации, и в данные процессы активно и пассивно вовлечены все граждане нашей страны.

Практическая актуальность заключается, с одной стороны, в необходимости правового регулирования в рамках обеспечения безопасности участников дорожного движения, с другой стороны, в изменении (планировании новой) инфраструктуры для использования транспорта.

Ранее проблематику использования различных видов транспорта рассматривали ученые в экономическом аспекте, предлагая строительство высококачественных автострад и новых механизмов администрирования транспортной отрасли²², экологическом аспекте, рассматривая альтернативу использования моторного топлива, социологическом аспекте, признавая транспорт в качестве социальной детерминанты, влияющей на мобильность населения и границы населенных пунктов, а также в правовом аспекте, рекомендуя необходимость проведения профилактических мероприятий,

²² <https://cyberleninka.ru/article/n/sovre-mennye-problemy-zakonodatelnogo-regulirovaniya-ispolzovaniya-otdelnyh-vidov-elektrotrans-portal>. [Электронный ресурс] (Дата обращения: 14.06.2022)

дополнительной регламентации положений правил дорожного движения (далее - ПДД) или оптимизации механизмов привлечения к административной ответственности отдельных участников дорожного движения.

Большинство исследований посвящено проблемам только автомобильного транспорта или не ставятся в качестве целей исследований предложения по совершенствованию направлений, определенных в документах долгосрочного планирования государственной политики, что определило научную проблему в виде правового регулирования использования новых видов транспорта.

Целью исследования является изучение причин нарушения ПДД с использованием новых видов транспорта на электрической тяге. Задачами являются установка взаимосвязей между причинами нарушениями ПДД с использованием новых видов транспорта на электрической тяге и безопасностью дорожного движения (далее - БДД) и разработка методов решения на различных уровнях администрирования транспорта, позволяющих сократить нарушения ПДД.

Согласно статистическим данным МВД России за 2020 г. произошло 137 662 дорожно-транспортных происшествия (далее - ДТП), погибло 15 788 человек, из которых 502 ребенка, получили ранения различной степени тяжести 175 170 человек, из которых 16 675 детей до 16 лет, при этом с наездом на пешехода совершено 34 240 ДТП, погибло 4 205 человек, ранено 31 430 человек. Несмотря на снижение по сравнению с 2019 г. по всем представленным данным²³, необходимо признать, что традиционный подход в виде только усиления административной или уголовной ответственности за нарушение ПДД нельзя назвать эффективным.

В 2018 г. Правительством РФ принята Стратегия БДД на 2018-2024 гг.²⁴, которая помимо анализа состояния БДД включает систему мер, направленных на

²³ Показатели аварийности за 2020 год //URL: <http://stat.gibdd.ru>. [Электронный ресурс] (Дата обращения: 08.06.2022)

²⁴ Распоряжение Правительства РФ от 08.01.2018 № 1-р «Об утверждении Стратегии безопасности дорожного движения в РФ на 2018–2024 гг.» // Собрание законодательства РФ. 29.01.2018. № 5. Ст. 774.

уменьшение смертности (нулевая смертность от ДТП к 2030 г.) и повышение безопасности в этой сфере. Оценка состояния БДД основана на традиционных видах транспорта и действиях (бездействии) пешеходов, без учета использования электрических видов транспорта, таких как электросамокаты, гироскутеры, сигвеи и т. п., а с учетом все большей доступности, как в рамках покупки или аренды - это передвижение на электротранспорте (в статье под электротранспортом понимается мобильный транспорт - электросамокат, сигвей, моноколесо и т. п.) становится массовым явлением, особенно в мегаполисах.

Так, только в Санкт-Петербурге находится более 12 тыс. электросамокатов, а всего по Российской Федерации в прокате представлено более 100 тыс. различных устройств для передвижения. Рынок «кикшеринга» оценивается более чем в 10 млрд рублей²⁵, что делает данную отрасль одной из самых быстро развивающихся и прибыльных вместе с тем и проблемной, т. к. в геометрической прогрессии возникает количество ДТП с участием электротранспорта (за 2020 г. в Москве произошло 156 ДТП, в которых пострадали 156 человек, из которых 73 - дети до 16 лет)²⁶. В этом аспекте законодатель остается в роли аутсайдера, т. к. таких участников дорожного движения полностью нельзя отнести к пешеходам, велосипедистам или управляющими мопедом (в случае наличия электродвигателя максимальной мощностью более 250 ватт необходимо наличие прав категории «М»).

Так, если обратимся к термину «пешеход», в соответствии с ним к этой категории приравниваются лица, передвигающиеся на самокатах (очевидно, что при принятии термина вопрос электросамокатов не был учтен в силу отсутствия доступности этих устройств) и подобных средствах.

²⁵ URL: <https://vc.ru/transport/253696-kto-est-na-rynke-arendy-elektrosamokatov-i-skolko-stoitpoezdka>. [Электронный ресурс] (Дата обращения: 08.06.2022)

²⁶ URL: <https://rg.ru/2021/05/23/pochemu-vrossii-ne-ud-aets-ia-pro-p-isat-p-ravila-dli-aelektrosamokatov.html>. [Электронный ресурс] (Дата обращения: 13.06.2022)

Анализ правоприменительной и судебной практики показал ряд однотипных спорных ситуаций, возникающих по отношению к электротранспорту:

Управление электросамокатом и подобными средствами в состоянии алкогольного опьянения²⁷.

ДТП (столкновение) с участием электросамокатов и подобных средств.

В случае производства по делу об административном правонарушении необходимо определение правового статуса лица, управляющего электросамокатом, для этого необходимо определить технические характеристики:

1. Максимальная мощность электродвигателя.
2. Максимальная конструктивная скорость.

В случае, если заявленные производителем и не подвергшиеся модификации технические характеристики составляют мощность до 250 ватт и максимальную скорость до 50 км/час, лицо будет считаться управляющим техническим устройством и иметь правовой статус пешехода. В случае превышения характеристик необходимо исходить из п. 1.2. ПДД.

Обращаясь к ПДД, отметим, термины «Электросамокат», «Сигвей», «Моноколесо» отсутствуют, что совершенно логично, т. к. каждые несколько лет появляются новые нестандартные виды транспорта. Вместе с тем назрела необходимость для обобщения термина электротранспорта. Для этого еще в 2020 г. Минтранс России сформулировало категорию «Средства индивидуальной мобильности» (далее - СИМ). Проект Постановления Правительства РФ № 02/07/01-20/00099009, изменяющий (дополняющий) действующие ПДД, под которым понимается устройство, имеющее одно или несколько колес (роликов), предназначенное для передвижения человека посредством использования электродвигателя (электродвигателей) и (или) мускульной энергии человека

²⁷ Постановление от 01.07.2015 по делу № 5-249/2015; Решение № 12-260/2017 от 12.12.2017 по делу № 12-260/2017 // URL: [https:// sudact.ru/](https://sudact.ru/). [Электронный ресурс] (Дата обращения: 14.06.2022)

(роликовые коньки, самокаты, электросамокаты, скейтборды, электроскейтборды, гироскутеры, сигвеи, моноколеса и иные аналогичные средства), за исключением велосипедов и инвалидных колясок. И.А. Былинин, Ю.Н. Калюжный²⁸ предлагают использование термина «индивидуальное пешеходное техническое устройство», а также конкретизации для каждого устройства, что, на наш взгляд, является избыточным, и при появлении новых видов транспорта повлечет необходимость дополнения ПДД. Также предлагаются термины «компактный транспорт»²⁹, «индивидуальное средство передвижения», считаем, что наиболее оптимален термин «индивидуальные колесные средства передвижения на электротяге» с выделением его в отдельную категорию, т. к. использование средств передвижения за счет мускульной энергии человека уже имеется в ПДД. В свою очередь отметим необходимость одновременного законодательного закрепления как терминологии, так и определения прав и обязанностей, особенностях эксплуатации.

Обратим внимание, что существует несколько точек зрения по поводу правового регулирования прав, обязанностей и использования транспорта на электротяге:

1. Провести аналогию с мопедами.
2. Признать механическим транспортным средством.
3. Провести аналогию с велосипедами.

Дифференцировать правила в зависимости от технических характеристик, с обязательной сертификации продукции и допуском к базе данных сотрудников полиции для обеспечения производства по делам об административных правонарушениях.

Внести изменения в термин «пешеход» путем добавления в «самокаты» - «кроме оснащенных двигателем» или полного исключения «самокаты».

²⁸ URL: https://nbpublish.com/library_read_article.php?id=30756. [Электронный ресурс] (Дата обращения: 15.06.2022)

²⁹ URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/modelekologicheskogo-kompaktnogo-transportnogo-sredstva> [Электронный ресурс] (Дата обращения: 15.06.2022)

И пока законодатель, федеральные органы исполнительной власти совместно с институтами гражданского общества обсуждают возможные варианты выхода из сложившейся ситуации, регионы уже приступили к ограничительной политике. Так, в г. Санкт-Петербурге действуют правила, в которых уже упомянуты «СИМ», в частности обязательным является ограничение скорости электросамокатов в зависимости от районов городов - 20, 15 и 10 км/час, а также действует запрет на парковку в зоне исторической части города, на газонах и тротуарах, садах и парках, передвижение в состоянии опьянения, несовершеннолетними и двумя и более лицами, в случае отсутствия такой возможности заложенной производителем изделия. Определены требования к оснащению и внешнему виду устройств (отсутствие грязи, наклеек и т. п., фара и отражатель, звуковой сигнал).

Представляется интересным опыт зарубежных стран по вопросу правового регулирования и регламентации использования электротранспорта. Так, в столице Республики Индонезия г. Джакарта (население более 10 млн человек), Республике Сингапур, в г. Шанхай (население более 23 млн человек) действует полный запрет на передвижение по дорогам общего пользования и тротуарам.

Во Французской Республике в правовой системе применяется термин «Electronic scooter / E-scooter» (электрический самокат). Для данной категории введен ряд ограничений:

1. находиться в наушниках во время использования электросамокатов;
2. передвижение по тротуарам за исключением специальных размеченных зон;
3. скоростной режим - не более 25 км/ч;
4. перевозка пассажиров;
5. обязательное оборудование (передние и задние фонари, световозвращающие устройства, тормоза и звонок), также действует обязательное страхование ответственности, при этом каких-либо специальных прав управления не предусмотрено.

Обратим внимание, что муниципалитеты могут вводить дополнительные ограничения, в частности с 2019 года в г. Париж действует ограничение скорости 20 км/ч в большинстве районов и 8 км/ч в районах с интенсивным пешеходным движением (скоростное ограничение включается автоматически, если электромазокат входит в зоны, которые запрограммированы в устройствах). Парковка разрешена только в специально отведенных местах. Также количество операторов, предоставляющих в аренду электросамокаты, сокращено до трех³⁰.

Передвижение электросамокатов по автобусным полосам или велосипедным дорожкам разрешено, аналогично действующим правилам для велосипедистов на автобусной полосе, каждый водитель электросамоката обязан соблюдать правила дорожного движения: запрет движения на красный свет, улице с односторонним движением или приоритет справа. Следует выделить ответственность, так опасное поведение при вождении электросамоката карается одним годом тюрьмы или штрафом в размере 15 000 евро.

Угрозой для пожилых людей и инвалидов. При этом опрос жителей города показал, что 76 % за использование самокатов, т. к. последние являются экологически чистым транспортом.

Другие муниципалитеты разрешили передвижение электросамокатов на проезжей части или на обочине автомагистрали.

При этом с 2011 г. в стране действует программа «микромобильности», в соответствии с которой приоритетным является использование велосипедов. Так, жители г. Торонто могут каждую среду брать арендные велосипеды для поездки до 30 минут бесплатно³¹.

В США на федеральном уровне отсутствует закон, регулирующий использование электромазокатов. Это связано с тем, что данные средства не признаются автотранспортными средствами и обычно приравниваются к

³⁰ Бурова И.Л., Рудов М.В. О некоторых проблемах правового регулирования новых видов транспортных средств с электродвигателем / И.Л. Бурова, М.В. Рудова // Имущественные отношения в РФ. – 2020. – № 2 (27). – С. 84-93

³¹ URL: <https://toronto.ctvnews.ca/you-canrent-a-toronto-bike-for-free-every-wednesday-injuly-1.5489879> [Электронный ресурс] (Дата обращения: 16.06.2022)

электрическим велосипедам, однако имеются требования для их легального использования, в частности это максимальная скорость до 20 миль/ч, мощность до 750 ватт. В разных штатах США имеются дополнительные требования и ограничения. Так, в округе Делавэре штат Пенсильвания запрещено передвижение по улицам, в 11 штатах запрещено движение по пешеходным дорожкам, в 7 штатах установлен лимит скорости от 10 до 20 миль/ч, в 18 штатах установлен лимит скорости от 20 до 30 миль/ч.

В Калифорнии минимальный возраст для управления - 16 лет и необходим защитный шлем, в Сан-Франциско запрещено парковать или оставлять без присмотра электросамокаты в некоторых районах без разрешения муниципального транспортного агентства, а в Северной Каролине необходимо зарегистрировать электросамокат.

Авторы полагают, что столь разнохарактерное законодательство в каждом штате США позволяет использовать в качестве наглядного примера необходимость регулирования именно на федеральном уровне, а не на уровне субъектов или муниципалитетов, это позволит гармонизировать законодательство, а жителям страны не нужно будет при переезде заново обращаться к изучению правил использования электросамокатов.

Отметим, что американской компанией «UL» разработан добровольный стандарт безопасности для электросамокатов - UL 2272. Этот стандарт оценивает аспекты электрической и пожарной безопасности электросамокатов и аналогичных устройств, таких как гироскутеры, но не касается эксплуатационной безопасности.

В Европейском союзе также принят ряд стандартов безопасности, касающихся электросамокатов или отдельных частей для них: EN 15194, EN 50604-1 для легких аккумуляторов и / или EN 62133-2 для аккумуляторов переносных или вспомогательных систем, 2014/30 / EU для EMC, 2011/65 / ЕС / для RoHS, 2014/53 / EU (RED) - если в устройстве используются радиотехнологии, Директива по машинному оборудованию 2006/42 / ЕС по

безопасности продукции, ISO 4210-10 (в разработке) для электровелосипедов может стать стандартом EN через несколько лет, EN 60335-1.

В России действует национальный стандарт ГОСТ Р 58680-2019 в отношении спортивного оборудования на роликах «Самокаты», а также при импорте изделий сертификация на электросамокаты может проводиться в форме декларирования, но только если вопрос касается электросамокатов для взрослых. В этом случае продукция проходит проверку по ТР ТС ЕАЭС 020/2011 «Электромагнитная совместимость технических средств». Если регистрируется детский самокат, то на него оформляется сертификат соответствия и используется другой технический регламент для проверки - ТР ТС ЕАЭС 008/2011 «О безопасности игрушек». При этом для зарядных устройств электросамокатов предусмотрены отдельные технические регламенты. Они сертифицируются по ТР ТС 004/2011 «О безопасности низковольтного оборудования» и вышеупомянутому ТР ТС 020/2011.

Мы считаем, что в плане стандартов безопасности - сертификация должна стать неотъемлемым атрибутом электросамокатов и аналогичных устройств, вопрос в использовании терминологии.

Как показывает зарубежный опыт, необходимость правового регулирования правового статуса транспорта на электрической тяге ни у кого не вызывает сомнений, поэтому лишь запретами не удастся решить проблему. Необходимо, помимо закрепления термина, приравнять электросамокаты и аналогичные устройства с максимальной мощностью до 250 ватт и скоростью до 25 км/ч с велосипедами, ввести обязательные требования по сертификации устройств, вести обязательное страхование ответственности и, наконец, в рамках долгосрочного планирования акцентировать внимание на развитие инфраструктуры, через строительство полос для велосипедистов и транспорта на электротяге, что позволит не только снизить ДТП, но и обеспечит экологическую безопасность и экономичность использования транспорта.

Выводы по второй главе.

Сегодня использование новых видов транспорта во многом регулируется нормами ГК РФ, а также КоАП РФ, однако этих источников недостаточно для полноценного и безопасного использования новых видов транспорта.

Анализируя опыт использования новых видов транспорта за рубежом, а также их виды и особенности правового регулирования, стандартов безопасности использования новых видов транспорта, существенно ускоряет и упрощает работу в секторе создания и принятия законов и других НПА, регулирующих правила пользования новых видов транспорта.

Заключение

В ситуации, когда в управление транспортным средством в той или иной степени вовлечен водитель, действуют имеющиеся нормы УК РФ. Иное дело при полной автономизации транспортного средства. Решение вопросов уголовной ответственности в этом случае представляет особую сложность по ряду причин. Во-первых, норма должна быть бланкетной по определению, однако на сегодняшний день правила, на которые надо будет ссылаться в уголовном законе, отсутствуют. Следовательно, необходимо начинать с разработки документации, регламентирующей движение и эксплуатацию беспилотных транспортных средств. Во-вторых, необходимо решить, что лежит в основе этиологии дорожно-транспортного происшествия при использовании робомобиля: нарушение функционирования системы или нарушение правил дорожного движения как таковых (возможна совокупность этих факторов). Это необходимо не только для определения правовой природы возможного преступления: транспортного или какого-то иного (например, технологического), а значит, определения объекта преступления и места последнего в системе Особенной части УК РФ. Нет ясности и в отношении субъекта ответственности; таковым должен являться эксплуатант, разработчик системы или производитель? Кроме того, необходимо решить вопрос об ответственности за внешнее вмешательство в функционирование беспилотника; очевидно, что ни одна из норм УК РФ не охватывает подобные действия. Таким образом, появление беспилотных транспортных средств и, как следствие, новых угроз общественной безопасности требует адекватного отражения их в системе законодательства России.

Библиографический список

Нормативные правовые акты

1. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть первая)" от 30.11.1994 N 51-ФЗ (ред. от 25.02.2022) // СЗ РФ. 1994. № 32. Ст. 3301
2. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 № 195-ФЗ (ред. от 28.01.2022) // СЗ РФ. 2002. № 1 (ч. 1). – Ст. 1.
3. Федеральный закон от 29.12.2017 N 442-ФЗ (ред. от 11.06.2021) "О внеуличном транспорте и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" // СЗ РФ. 2018. № 1. Ст. 26
4. Постановление Головинского районного суда города Москвы от 07.12.2017 по делу N 05-2186/2017 // СПС «КонсультантПлюс».
5. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 N 1090 (ред. от 31.12.2020) "О Правилах дорожного движения" (вместе с "Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения") // Собрание актов Президента и Правительства Российской Федерации. 1993 г. N 47. Ст. 4531
6. О применении судами гражданского законодательства, регулирующего отношения по обязательствам вследствие причинения вреда жизни или здоровью гражданина: постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 26 января 2010 года № 1// Бюллетень Верховного Суда Российской Федерации. 2010. № 3.

Научные, учебные и справочные издания

7. Александров А.Н., Столбина Л.В., Котарев С.Н. К вопросу о правовом регулировании функционирования внеуличного транспорта в Российской Федерации // Современное состояние и перспективы обеспечения безопасности дорожного движения: теория и практика: сб. мат-лов Всеросс. научн.-практ. конф. Под. ред. Ю.Н. Калюжного. / Орловский юридический институт МВД РФ имени В.В. Лукьянова - Орел, 2018. С. 9
8. Хавтаси Н.В. Анализ и тенденции развития рынка электротранспорта индивидуального пользования на B2B рынке в России // Наука, образование и культура. 2018. № 5 (29). С. 11
9. Аюпова Г.Ш., Макеева И.С. Особенности квалификации нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, обусловленные признаками предмета // Уголовное право. 2019. № 1. С. 7
10. Казаченок В.В. Средства индивидуальной мобильности: вопросы правового регулирования // Вестник Казанского юрид. ин-та МВД России. 2021. № 2(44)
11. Сойников С.А. Особенности определения административно-правового статуса участников дорожного движения, использующих современные технические средства передвижения (средства индивидуальной мобильности) // Вестник экономической безопасности. 2020. № 1. С. 254
12. Бурова И.Л., Рудов М.В. О некоторых проблемах правового регулирования новых видов транспортных средств с электродвигателем / И.Л. Бурова, М.В. Рудова // Имущественные отношения в РФ. – 2020. – № 2 (27). – С. 84-93
13. Лаврентьева М.С., Жестеров П.В. Порядок лицензирования деятельности, связанной с транспортными перевозками. В сборнике: Научные исследования в частном праве России/ Сборник научных трудов юридического факультета Российского государственного социального университета. Под редакцией Р.Р. Ленковской. Москва, 2018. С. 100-106.

14. Ленковская Р.Р. К вопросу о правах и обязанностях сторон по договору транспортной экспедиции// Пробелы в российском законодательстве. 2016. № 7. С. 100-102; Ленковская Р.Р. Правовое регулирование перевозок в Российской Федерации: проблемы развития. В сборнике: Стратегии социального развития современного общества: российские и мировые тренды/ Сборник материалов XIV Международного социального конгресса

15. Волкова М.А., Ленковская Р.Р. Структура и состав договорных связей в договоре перевозки грузов/ Актуальные проблемы российского законодательства. 2018. № 15. С. 1621.

16. Числов А.И., Поделякин А.А. Вопросы, связанные с определением правового статуса участников дорожного движения, использующих электрические средства передвижения // Гуманитарные, социально-экономические и общественные науки. 2019. № 12. С. 159

17. Бурова И.Л., М.В. Рудов О некоторых проблемах правового регулирования новых видов транспортных средств с электродвигателем // Имущественные отношения в Российской Федерации. 2019. № 2. С. 91

18. Жукова Н.А., Сычев Н.П. К вопросу о правовом регулировании отношений, связанных с использованием электрических самокатов / Н.А. Жукова, Н.П. Сычев // The Scientific Heritage. – 2021. – № 68. – С. 57-59

Электронные ресурсы

19. Определение Московского городского суда от 02.03.2017 по делу № 33-6767/2017 // sudact.ru

20. <https://cyberleninka.ru/article/n/sovre-mennye-problemy-zakonodatelnogo-reguliro-vaniya-ispolzovaniya-otdelnyh-vidov-elektrotrans-porta>. (Дата обращения: 06.06.2022)

21. Показатели аварийности за 2020 год //URL: <http://stat.gibdd.ru>.

22. Распоряжение Правительства РФ от 08.01.2018 № 1-п «Об утверждении Стратегии безопасности дорожного движения в РФ на 2018–2024 гг.» // Собрание законодательства РФ. 29.01.2018. № 5. Ст. 774.

23. URL: <https://vc.ru/transport/253696-kto-est-na-rynke-arendy-elektrosamokatov-i-skolko-stoit-poezdka>.

24. URL: <https://rg.ru/2021/05/23/pochemu-vrossii-ne-ud-aets-ia-pro-pisat-pravila-dli-elektrosamokatov.html>.

25. Постановление от 01.07.2015 по делу № 5-249/2015; Решение № 12-260/2017 от 12.12.2017 по делу № 12-260/2017 // URL: <https://sudact.ru/>.

26. URL: https://nbpublish.com/library_read_article.php?id=30756. // [Электронный ресурс] (дата обращения 11.06.2022).

27. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/modelekologicheskogo-kompaktnogo-transportnogo-sredstva> // [Электронный ресурс] (дата обращения 11.06.2022).

28. URL: <https://toronto.ctvnews.ca/you-can-rent-a-toronto-bike-for-free-every-wednesday-in-july-1.5489879>

29. <http://www.tadviser.ru/index.php> // [Электронный ресурс] (дата обращения 11.06.2022).

30. ДТП в Башкирии: «BMW» сбила ребенка, катающегося на гироскутере [Электронный ресурс] // Sputnik / новости: сайт. URL: <https://news.sputnik.ru/obrazovanie/ef818adbdae3b2d2ad1b29b721556b22899de574>. (Дата обращения: 10.06.2022).

31. <http://fitness-for-man.com/skorost-bega-obychnogo-cheloveka-srednyaya.htm> // [Электронный ресурс] (дата обращения 11.06.2022).