

УДК 342.951

**ПРИВЛЕЧЕНИЕ К АДМИНИСТРАТИВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЛИЦ
НА ТРАНСПОРТЕ В УСЛОВИЯХ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ
ИНДИВИДУАЛЬНОГО ЭЛЕКТРОТРАНСПОРТА****Куулар Чингис-Хаан Борисович,**

студент

СИУ РАНХиГС

Аннотация

В статье анализируются проблемы привлечения к административной ответственности лиц, управляющих электросамокатом, сигвеем, моноколесом и другими электрическими транспортными средствами в условиях недостаточной правовой определенности их участия в дорожном движении. Оценивается текущая правовая база, регулирующая использование индивидуального электротранспорта, выявлены возникающие правовые пробелы. В работе проанализирована статистика правонарушений в этой сфере, а также предлагаются рекомендации по совершенствованию законодательства для повышения безопасности на дорогах. Автор приходит к выводу о необходимости адаптации административно-правовых механизмов к современным условиям, учитывающим рост популярности индивидуального электротранспорта и динамику его использования.

Ключевые слова: самокаты, дорожное движение, средства индивидуальной мобильности, административная ответственность, транспортное средство.

**BRINGING TO ADMINISTRATIVE RESPONSIBILITY OF PERSONS ON
TRANSPORT IN THE CONDITIONS OF USING INDIVIDUAL ELECTRIC
TRANSPORT****Kuular Genghis-Haan Borisovich,**

student

SIU RANHiGS

ABSTRACT

The article analyzes the problems of bringing to administrative responsibility persons operating electric scooters, segways, monowheels and other electric vehicles in conditions of insufficient legal certainty of their participation in traffic. The current legal framework governing the use of individual electric vehicles is evaluated, and emerging legal gaps are identified. The paper analyzes the statistics of offenses in this area, and also offers recommendations for improving legislation to improve road safety. The author comes to the conclusion about the need

to adapt administrative and legal mechanisms to modern conditions, taking into account the growing popularity of individual electric transport and the dynamics of its use.

Keywords: scooters, road traffic, means of individual mobility, administrative responsibility, vehicle.

Тема правового регулирования административной ответственности на транспорте приобретает всё большую актуальность в связи с растущей популярностью индивидуального электротранспорта, такого как электросамокаты, моноколеса и гироскутеры. Эти средства передвижения становятся неотъемлемой частью городской инфраструктуры, предлагая удобный и экологичный способ передвижения на короткие и средние расстояния [2]. Однако, с увеличением их числа на дорогах и тротуарах, возникает необходимость пересмотра существующих норм и правил, направленных на обеспечение безопасности как пользователей электротранспорта, так и окружающих.

Во-первых, отсутствие четкой законодательной базы, регулирующей использование индивидуального электротранспорта, создает правовые пробелы и неопределенность. В большинстве случаев такие устройства не классифицируются как транспортные средства, что мешает эффективному применению к ним существующих правил дорожного движения. Во-вторых, вопросы ответственности за правонарушения, связанные с индивидуальным электротранспортом, также вызывают значительные сложности. Кто должен быть привлечен к ответственности в случае аварии с участием электросамоката? Как регулировать парковку и передвижение в пешеходных зонах? Эти вопросы требуют четких и обоснованных решений, которые будут учитывать специфические особенности данного вида транспорта.

В-третьих, значительное количество пользователей электротранспорта — это молодежь и подростки, что влечет за собой особые сложности в контексте правоприменения. Введение общественно значимых программ обучения правилам безопасности может стать одной из мер, способствующих снижению количества происшествий, вызванных некорректным использованием электротранспорта.

Современное состояние проблемы увеличения количества ДТП с участием средств индивидуальной мобильности (СИМ), таких как электросамокаты и велосипеды, в России вызывает серьезную обеспокоенность как у властей, так и у граждан. С ростом популярности этих транспортных средств, особенно в крупных городах, количество аварий и инцидентов с их участием неуклонно возрастает. По данным ГИБДД, за последние несколько лет количество ДТП с участием СИМ значительно увеличилось. Эксперты отмечают, что многие пользователи СИМ нередко пренебрегают правилами дорожного движения, что становится причиной аварийных ситуаций. Основные нарушения включают: езду по тротуарам на высокой скорости, пересечение пешеходных переходов на СИМ, управление в состоянии алкогольного опьянения.

По данным МВД России, только за 9 месяцев 2023 года было зарегистрировано 2647 ДТП с участием средств индивидуальной мобильности, что на 215,9% превышает показатели аналогичного периода 2022 года. В результате аварий погиб 31 человек (+ 63,2%), а ранения получили 2723 (+ 213%) человека. Правоприменительная практика является противоречивой, идет по пути расширительного толкования административно-правовых норм и применения их по аналогии [7].

Правовое регулирование обеспечивает защиту как пользователей индивидуального электротранспорта, так и окружающих. В условиях правовой определенности обе стороны знают свои права и обязанности, что способствует более слаженному и безопасному

взаимодействию. Кроме того, единые правовые рамки упрощают работу правоохранительных органов и органов административной юстиции. Это позволяет быстро и эффективно реагировать на нарушения и исполнять меры по обеспечению порядка и безопасности.

Таким образом, правовое регулирование вопросов привлечения к административной ответственности лиц, использующих индивидуальный электротранспорт, является необходимой мерой для обеспечения безопасности, защиты прав и интересов всех участников движения, а также для создания комфортной и устойчивой городской среды.

Средства индивидуальной мобильности (СИМ) – это транспортные средства, предназначенные для передвижения одного человека на небольшие расстояния. Средства индивидуальной мобильности включают в себя такие устройства, как электросамокаты, моноколеса, гироскутеры, скейтборды, а также электрические велосипеды. Эти устройства представляют собой новый вид транспорта, которые часто имеют электрическую или механическую тягу и позволяют пользователю передвигаться на относительно короткие расстояния. СИМ становятся все более популярными в городских условиях, так как позволяют быстро и удобно перемещаться по плотным транспортным потокам и избегать пробок [6]. 1 марта 2023 года в ПДД появились нормы, присвоившие транспорту специальный статус – «средства индивидуальной мобильности» и сделавшие его полноправным участником дорожного движения [3].

В 2023 году в одном из рассмотренных дел Верховный Суд Российской Федерации подчеркивал, что электросамокат является именно транспортным средством. Как и любое другое транспортное средство, оно предназначено для перевозки по дорогам людей, грузов или оборудования, установленного на нем [4].

Несмотря на распространенность указанных средств и, как следствие, стремительный рост за последние несколько лет происшествий с причинением вреда жизни и здоровью граждан, имущественного ущерба, правовое регулирование в этой области не успевает за ее развитием по пути технического прогресса. Складывается классическая ситуация возникновения пробела в правовом регулировании. Одним из способов преодоления пробелов в праве является институт правовой аналогии. Запрет применения правовой аналогии достаточно четко установлен в уголовном праве, в административном праве ч. 1 ст. 1.6. КоАП РФ [1] вероятно не содержит однозначной формулировки: «Лицо, привлекаемое к административной ответственности, не может быть подвергнуто административному наказанию и мерам обеспечения производства по делу об административном правонарушении иначе как на основаниях и в порядке, установленных законом», в результате чего правоприменительная, в том числе судебная, практика складывается неоднозначно [5]. Так, имеет место расширительное толкование административно-правовых норм, когда некоторыми судами поддерживается позиция ГИБДД при обжаловании постановлений о назначении административного наказания за нарушение средней скорости движения потока, выявленного посредством камер видеофиксации, учитывая, что КоАП РФ не содержит такой статьи. Другой пример – это привлечение к административной ответственности владельцев электросамокатов, сигвеев, моноколес и других электрических транспортных средств. При этом справедливо отмечается, что «четкого определения сигвеев, гироскутеров и моноколес в ПДД сегодня нет. Их, с одной стороны, можно отнести сразу к нескольким видам транспортных средств (ТС), с другой стороны, нельзя отнести ни к одному».

Таким образом, существенным аспектом регулирования является также введение штрафов за нарушение правил использования электросамокатов – это повысит дисциплину водителей и поможет интегрироваться в дорожно-транспортную сеть города. Одним из ключевых аспектов предотвращения нарушений является информирование

пользователей индивидуального электротранспорта о действующих правилах и обязательствах. Необходимо проводить образовательные кампании и разъяснительную работу. Для обеспечения безопасности и эффективного использования индивидуального электротранспорта важно развивать соответствующую инфраструктуру, такую как велосипедные дорожки, дорожные знаки и разметки. Важно изучать и анализировать прецеденты привлечения к административной ответственности, чтобы выработать единообразную и справедливую правоприменительную практику.

Список литературы:

1. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 № 195-ФЗ (ред. от 08.08.2024) // Консультант Плюс : [сайт]. – URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_34661/ (дата обращения: 23.09.2024).
2. Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» от 10.12.1995 № 196-ФЗ (ред. от 08.08.2024) // Консультант Плюс : [сайт]. – URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_8585/ (дата обращения: 23.09.2024).
3. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 (ред. от 19.04.2024) «О Правилах дорожного движения» (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения») // Консультант Плюс : [сайт]. – URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_2709/ (дата обращения: 23.09.2024).
4. Постановление ВС РФ от 5 февраля 2024 г. № 48-АД24-1-К7 // Гарант : [сайт]. – URL: <https://base.garant.ru/408711593/> (дата обращения: 20.09.2024).
5. Постановление Третьего КСОЮ от 05 февраля 2024 г. по делу № 16-362/2024 // Гарант : [сайт]. – URL: <https://base.garant.ru/408712385/> (дата обращения: 20.09.2024).
6. Верещак С. Б., Верещак А. В., Абрамова Л. А. Средства индивидуальной мобильности: Проблемы правового регулирования участия в дорожном движении и административной ответственности // Право и практика. 2020. №4. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/sredstva-individualnoy-mobilnosti-problemy-pravovogo-regulirovaniya-uchastiya-v-dorozhnom-dvizhenii-i-administrativnoy> (дата обращения: 22.09.2024).
7. Митрошин Д. В., Баканов К.С., Исаев М.М. Перспективы правового и технического регулирования использования средств индивидуальной мобильности // Журнал «Безопасность дорожного движения». 2024. №1. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/perspektivy-pravovogo-i-tehnicheskogo-regulirovaniya-ispolzovaniya-sredstv-individualnoy-mobilnosti> (дата обращения: 21.09.2024).

References:

1. The Code of the Russian Federation on Administrative Offenses dated 12/30/2001 No. 195-FZ (as amended on 08.08.2024) // Consultant Plus : [website]. – URL:

- https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_34661 / (date of application: 09/23/2024).
2. Federal Law "On Road Safety" dated 12/10/1995 No. 196-FZ (as amended on 08/08/2024) // Consultant Plus : [website]. – URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_8585 / (date of access: 09/23/2024).
 3. Decree of the Government of the Russian Federation dated 10/23/1993 No. 1090 (ed. dated 04/19/2024) "On the Rules of the road" (together with the "Basic provisions for the admission of vehicles to operation and the duties of officials to ensure road safety") // Consultant Plus: [website]. – URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_2709 / (date of access: 09/23/2024).
 4. Resolution of the Supreme Court of the Russian Federation dated February 5, 2024 No. 48-AD24-1-K7 // Garant : [website]. – URL: <https://base.garant.ru/408711593> / (date of access: 09/20/2024).
 5. The decision of the Third CCOI dated February 05, 2024 in case no. 16-362/2024 // Garant : [website]. – URL: <https://base.garant.ru/408712385> / (date of access: 09/20/2024).
 6. Vereshchak S. B., Vereshchak A.V., Abramova L. A. Means of individual mobility: Problems of legal regulation of participation in traffic and administrative responsibility // Law and practice. 2020. No.4. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/sredstva-individualnoy-mobilnosti-problemy-pravovogo-regulirovaniya-uchastiya-v-dorozhnom-dvizhenii-i-administrativnoy> (date of application: 09/22/2024).
 7. Mitroshin D. V., Bakanov K.S., Isaev M.M. Prospects of legal and technical regulation of the use of means of individual mobility // Journal "Road safety". 2024. No.1. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/perspektivy-pravovogo-i-tehnicheskogo-regulirovaniya-ispolzovaniya-sredstv-individualnoy-mobilnosti> (date of application: 09/21/2024).