

Эта часть работы выложена в ознакомительных целях. Если вы хотите получить работу полностью, то приобретите ее воспользовавшись формой заказа на странице с готовой работой:

<https://stuservis.ru/statya/125235>

Тип работы: Статья

Предмет: ОБЖ (другое)

ПРАВОВЫЕ ПРОБЛЕМЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ЛИЧНОСТИ НА ТРАНСПОРТЕ В УСЛОВИЯХ
ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ИНДИВИДУАЛЬНОГО ЭЛЕКТРОТРАНСПОРТА 3
БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЕ ССЫЛКИ 16

Были проведены исследования 57 моделей электросамокатов и по-добных транспортных средств известных брендов, в том числе по макси-мальной скорости и мощности двигателя. Согласно представленной таблице, большинство представленных в исследовании моделей таких транс-портных средств имеют мощность более 250 Вт [2, р. 167-168], то есть по российскому действующему законодательству и практике его применения они могут быть признаны мопедами.

Относительно безопасности пешеходов комиссия приходит к выво-ду, о возможности улучшить дизайн пешеходных дорожек и улиц, чтобы свести к минимуму травмы из-за конфликтов с пешеходами или подъезд-ными путями, опрокидывания, препятствий или плохого качества поверх-ности [2, р. 164].

Представляет интерес вопросы нормативного регулирования ис-пользования индивидуального электротранспорта в зарубежных странах.

В США законодательство об использовании индивидуального элек-тротранспорта начало развиваться еще в начале 2000-х годов. Так, к ок-тябрю 2003 года 45 штатов и округ Колумбия уже приняли соответству-ющие законодательство, разрешающее использовать данные типы транс-портных средств на тротуарах. При этом многие штаты расширили зоны использования, включив в них автомобильные дороги.

Однако от штата к штату требования к эксплуатации средств инди-видуального электротранспорта различались следующим образом:

- предоставление пользователям прав и обязанностей пешеходов (Коннектикут, Нью- Йорк, Монтана и др.) или прав и обязанностей вело-сипедистов с соответствующей разрешенной эксплуатационной инфра-структурой (Нью-Джерси, Нью-Мексико, Юта, и др.);
- требование уступить дорогу пешеходам, дать звуковой сигнал при обгоне пешеходов, и использовать более низкие скорости на тротуа-рах (Северная Каролина, Нью-Гэмпшир, Нью-Мексико и др.);
- требование дополнительного оборудования, такое как фонари и отражатели, в темное время суток (Нью-Гэмпшир, Нью-Мексико, Вир-джиния, и др.);
- требования к пользователям подросткового возраста носить шлемы (Юта, Пенсильвания, Джорджия и др.), и аналогичное требование независимо от возраста в Нью-Джерси;

Легальное определение понятия «тихоходный электрический ску-тер» зафиксировано в Кодексе США (Параграф 2085 главы 47 «Безопасность потреби-тельских изделий») и означает двух- или трехколесное транспортное сред-ство с работающими педалями и электродвигателем мощностью менее 750 Вт (1 л.с.), чья максимальная скорость на асфальтированной поверхности, когда она приводится в действие только таким двигателем, в то время как на ней ездит оператор, который весит 170 фунтов (ок. 77 кг - примечание авт.), составляет менее 20 миль в час (ок. 32 км/ч - примечание авт.) [1]. При этом под данное определение подпадает только электровелосипед (ввиду признака наличия педалей).

Правила дорожного движения Великобритании разрешают пере-двигаться на электроскутере лицам, достигшим возраста 14 лет [5].

Согласно рекомендациям Консультативной группы по активной мобильности по правилам поведения при использовании устройств личной мобильности, предоставленных министру- координатору и министру транспорта Сингапура, для пешеходных дорожек разрешается использо-вать велосипеды, а также средства личной мобильности (PMD - «personal mobility devices»), но с ограничением скорости 15 км / ч. В. Для велоси-педных маршрутов - разрешается использовать велосипеды, PMD и элек-трические велосипеды, но с ограничением скорости 25 км /ч. При этом на дорогах разрешены только велосипеды и электрические велосипеды [8]. Таким образом, езда на электросамокате по дорогам авторами документа не рекомендуется.

В пояснительном меморандуме к Директиве Европейского Парла-мента о внесении поправок в Директиву по страхованию гражданской от-ветственности за использование механических транспортных средств, и ис-

полнение обязательства по обеспечению от такой ответственности говорится следующее: «Новые виды транспортных средств, такие как электрические велосипеды, сегвеи, электрические скутеры, уже подпадают под действие Директивы. Использование этих новых типов электромобилей в дорожном движении может привести к несчастным случаям, жертвы которых должны быть быстро защищены и возмещены. Однако действующая Директива также предоставляет государствам-членам право освобождать такие транспортные средства от страхования гражданской ответственности транспортных средств, если они сочтут это необходимым» [7]. Таким образом, государства Евросоюза самостоятельно решают вопрос о необходимости страхования гражданской ответственности водителей индивидуального электротранспорта.

Согласно Правилам ЕС № 168/2013 Европейского парламента и Совета от 15 января 2013 г. по утверждению и надзору за рынком двух- или трехколесных транспортных средств и квадроциклов одобрение типа транспортных средств, не оборудованные хотя бы одним сиденьем [6]. Отсюда можно сделать однозначный вывод, что электросамокаты без сидений не могут признаваться транспортным средством в странах ЕС.

Сравнительно-правовой анализ зарубежных нормативных правовых актов и иных официальных документов показал, что общемировая тенденция, направленная на распространение использования индивидуального электротранспорта, заставляет государства принимать меры относительно правового регулирования такого использования. При этом решается данный вопрос в разных странах по-разному, общемировой практики пока не сложилось.

Особенно следует остановиться на вопросе проката индивидуально-го электротранспорта посредством мобильного приложения. Правовой базой организации такого проката в Москве являются Правила эксплуатации пунктов

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЕ ССЫЛКИ

1. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 «О Правилах дорожного движения» // СПС «КонсультантПлюс».
2. Приказ Министерства строительства и жилищно-коммунального хозяйства Российской Федерации от 29.11.2018 N 773/пр «Об утверждении свода правил "Набережные. Правила градостроительно-го проектирования» // СПС «КонсультантПлюс».
3. Приказ департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры г. Москвы от 21.06.2019 № 61-02-276/9 «Об утверждении Правил эксплуатации пунктов проката самокатов и рекомендуемой формы заявления о выдаче разрешения на размещение пункта (пунктов) проката самокатов» // СПС «КонсультантПлюс».
4. Апелляционное определение Ленинского районного суда г. Кемерово от 19 февраля 2019 г. по делу №1 1-19/2019 // СПС «КонсультантПлюс».
5. Решение Хамовнического районного суда города Москвы от 4 апреля 2019 г. № 12542/19 // СПС «КонсультантПлюс».
6. Постановление Верховного суда Удмуртской Республики от 10 ноября 2015 года по делу № 4а-743 // СПС «КонсультантПлюс».
7. Постановление Головинского районного суда города Москвы от 07.12.2017 по делу № 05-2186/2017 // СПС «КонсультантПлюс».
8. Аюпова Г.Ш., Макеева И.С. Особенности квалификации нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, обусловленные признаками предмета // Уголовное право. 2019. № 1.
9. Бутова И.Л., Рудов М.В. О некоторых проблемах правового регулирования новых видов транспортных средств с электродвигателем // Имущественные отношения в Российской Федерации. 2019. № 2.
10. Быстро, удобно, экологично: в Москве открылся прокат электросамокатов. MOS.RU Официальный сайт Мэра Москвы. 18 мая 2018 // URL: <https://www.mos.ru/mayor/themes/2299/4755050>.

Эта часть работы выложена в ознакомительных целях. Если вы хотите получить работу полностью, то приобретите ее воспользовавшись формой заказа на странице с готовой работой:

<https://stuservis.ru/statya/125235>