

УДК 342.951:351.82

ПРОБЛЕМАТИКА ЮРИДИЧЕСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЛИЦ, ПЕРЕДВИГАЮЩИХСЯ НА ЭЛЕКТРОСАМОКАТАХ

А. А. Алехин

курсант 3 курса

Уральского юридического института МВД России

Научный руководитель: О. А. Коновалова,

преподаватель кафедры административного права

и административной деятельности органов внутренних дел

Уральского юридического института МВД России

С 2018 года для движения по дорогам люди стали все чаще использовать электросамокаты, соответственно, по итогам 2022 года на территории Российской Федерации более чем на 50 % был зафиксирован рост всех показателей аварийности с этими участниками дорожного движения [1]. Сотрудники ГИБДД в ряде регионов Российской Федерации, пресекая административные правонарушения в области дорожного движения, совершаемые лицом, использующим для передвижения по дорогам средства индивидуальной мобильности (далее — СИМ), исходя из технических характеристик этого устройства приравнивают его либо к водителям мопеда, либо к пешеходам. В связи с тем что в действующих Правилах дорожного движения (далее — ПДД) Российской Федерации [2] по состоянию на январь 2023 года пользователи СИМ приравнены к пешеходам, все дорожно-транспортные происшествия (далее — ДТП) с их участием заносятся в Госстатотчетность ГИБДД как ДТП с участием пешеходов. Но это при условии, что вторым участником ДТП было транспортное средство. В том же случае, если лицо, использующее для передвижения по тротуару электросамокат, совершило столкновение с пешеходом, данное происшествие не будет регистрироваться как ДТП. Соответственно, статья 12.27 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях, предусматривающая ответственность водителя за невыполнение обязанностей в связи с ДТП, в отношении лиц, передвигающихся на электросамокатах и совершивших столкновение с пешеходом, не применяется, в том числе за оставление, в нарушение ПДД, места ДТП таким участником дорожного движения, не имеет абсолютно никаких юридических последствий в части административного законодательства для владельца электросамоката. В целях безопасной интеграции в пешеходное и велосипедное движение лиц, управляющих техническими средствами индивидуальной мобильности, предлагается:

– ввести обязательное страхование гражданской ответственности арендаторов, а также работников курьерских служб, управляющих СИМ;

– приравнять СИМ к числу источников повышенной опасности, что позволит возложить субсидиарную гражданскую ответственность за причинение вреда на их собственников.

1. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 12 месяцев 2022 года. Информационно-аналитический обзор. М. : ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2022. 39 с. [Вернуться к статье](#)

2. О Правилах дорожного движения (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения») [Электронный ресурс] : постановление Правительства Рос. Федерации, 23 нояб. 1993 г., № 1090 : в ред. от 31 дек. 2020 г. : с изм. и доп. от 1 марта 2021 г. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс». [Вернуться к статье](#)