

**Правове регулювання мікромобільності
в деяких європейських країнах
(Чехія, Данія, Франція, Австрія, Німеччина,
Іспанія і Швейцарія)**

ПОРІВНЯЛЬНЕ ДОСЛІДЖЕННЯ

(оригінал документу - за [посиланням](#))

Автор:

Tomáš BRANDEJSKÝ

Переклад українською:

Олексій ЗЕЛЕНЦОВ, адвокат, керівник Адвокатського бюро «Олексій Зеленцов та партнери»;

Олена ДРОЗДОВА, адвокат, к.ю.н., доцент кафедри кримінального права і правосуддя Міжнародного економіко-гуманітарного університету імені академіка С. Дем'янчука,

У даній роботі описується правове регулювання експлуатації мікромобільних транспортних засобів (особливо електровелосипеди, електросамокати і скейтборди) в деяких європейських країнах (Чехія, Данія, Франція, Австрія, Німеччина, Іспанія і Швейцарія).

Законодавство про електровелосипед є найбільш поширеним і розробленим, що, ймовірно, пов'язано з тим, що електровелосипеди знаходяться на ринку найдовше. Правовий режим для електросамокатів також вже відносно добре розвинений, чому сприяло їх масове впровадження в останні роки, особливо в великих агломераціях через так звані послуги загальною економіки. За деякими винятками (Данія, Франція), робота електроскейтбордів прямо не регулюється законом, але в деяких випадках до електроскейтбордів може застосовуватися більш загальне законодавство.

Між різними правовими системами є спільні риси, але є і деякі відмінності. Електровелосипеди і електросамокати прийнято ділити на три категорії. До першої категорії належать транспортні засоби, які розвивають максимальну швидкість 25 км / год і їх максимальна потужність до 0,25 кВт. Ці транспортні засоби в основному розглядаються як велосипеди, тому вони можуть використовувати одну і ту ж транспортну інфраструктуру і підкорятися одним і тим же правилам дорожнього руху. Як правило, рух по тротуару заборонено або дозволено тільки пішохідною швидкістю (6 км/год). Мінімальний вік для водіння коливається від 12 до 16 років, і в деяких країнах діти можуть кататися на електровелосипеді або електросамокаті тільки при наявності спеціальних «велосипедних прав». Більш строгі правила застосовуються до швидших транспортних засобів з максимальною швидкістю 25-45 км/год, які розглядаються як мопед. Дороги, призначені для велосипедистів, як і раніше можна використовувати, але в цьому випадку максимальна швидкість обмежена 25 км/год. Крім того, для цієї категорії транспортних засобів потрібно страхування відповідальності, реєстраційний знак і часто водійські права АМ. Мінімальний вік зазвичай становить 16 років. До третьої категорії відносяться електровелосипеди і електросамокати, швидкість яких перевищує 45 км/год, які вже розглядаються як мотоцикли та через свою швидкість навіть не підпадають під визначення «мікромобільність».

На додаток до технічних вимог, правил дорожнього руху і обов'язковому обладнанню (освітлення, гальма, дзвінок) також врегульовано питання парковки мікромобільних транспортних засобів, які зазвичай можна паркувати тільки в спеціально відведених місцях. Також поширеною практикою є випуск більш докладних правил управління електросамокатами і електровелосипедами і їх оренди окремими місцями. Наприклад, в деяких містах запроваджено механізм, згідно з яким оператори прокату повинні отримувати дозвіл щороку, або максимальну кількість спільно використовуваних мікромобільних транспортних засобів, які можуть перебувати на міських вулицях, обмежена.

Робота заснована на законодавстві та інших джерелах, зазначених у цитуванні. Зверніть увагу, що всі переклади є лише робочими перекладами для цілей даного дослідження і не є офіційними або офіційними перекладами.

ВСТУП

Мікромобільність - поняття без єдиного визначення, але в принципі це вид транспорту, який є «мінімалістичним» в усіх відношеннях. Транспортні засоби мікромобільності використовуються для менших відстаней (зазвичай до 8 км або 5 миль, але їх дальність складає близько 20-30 км). Часто це так зване рішення «останньої милі», тобто воно використовується для пересування між будинками, станціями і робочими місцями при поєднанні мікромобільності з громадським транспортом. Мікромобільні транспортні засоби також мають значно меншу вагу, тому їх можна перевозити, наприклад, в поїзді в якості багажу. Вони також мають більш низьку швидкість і значно менше споживання енергії, ніж автомобілі та громадський транспорт. Максимальна швидкість вважається 25 - 45 км/год, а максимальна вага - 500 кг. Ще одна перевага полягає в тому, що легкі і відносно повільні транспортні засоби мають менший імпульс, так що можливе зіткнення має набагато меншу енергію, ніж зіткнення з автомобілем. Більш легкі транспортні засоби також споживають менше матеріалів при виробництві, виробляють менше викидів протягом усього свого життєвого циклу і займають менше місця в громадських місцях під час паркування і т.д. Вони також значно дешевше в купівлі та експлуатації.

Тільки транспортні засоби, що приводяться в рух людською енергією або електричною тягою, можуть вважатися транспортним засобом мікромобільності. Мікромобільність в основному включає ходьбу і їзду на велосипеді. Останнім часом можна спостерігати велике поширення електровелосипедів, електросамокатів, електроскутерів і т.д., Особливо в великих містах, особливо в зв'язку з тенденцією так званої спільної мобільності (загальний транспорт або спільна мобільність). Однак існує безліч інших видів транспортних засобів, які відповідають визначенню мікромобільності. Це, наприклад, такі транспортні засоби, як сегвей, гіроскутери, моноцикли і т. д., Але їх масове поширення ще не відбулося.

Успіх малих електромобілів в останні роки, безсумнівно, пов'язаний з революційним розвитком літій-іонних акумуляторів, які мали місце в секторі «смартфонів». Ціна на електромобілі неухильно падає через здешевлення акумуляторів, а їх запас ходу, навпаки, стає все вище за рахунок збільшення ємності акумуляторів. Розвитку мікромобільності також сприяє глобальний рух за захист клімату та навколишнього середовища, а в минулому році також пандемія covid-19, яка сприяє розвитку індивідуального транспорту. Перевага мікромобільності полягає в тому, що при відповідних умовах вона може значно скоротити довжину шляху і здешевити подорож, а також, що не менш важливо, отримати задоволення від вправ на свіжому повітрі. Найбільшою перешкодою для розвитку мікромобільності є нечітке або недостатнє законодавство і відсутність транспортної інфраструктури.

Ця робота в основному зосереджена на електровелосипеді і електросамокатах. Крім ходьби і їзди на велосипеді, це найбільш поширені види

мікромобільності в Чеській Республіці, в тому числі через те, що кататися на електровелосипед і електросамокаті дуже легко і навчитися цьому можна за один день. Робота також зосереджена на електроскейтбордах, для яких крива навчання значно довше, а їх нинішнє поширення в Чеській Республіці не так значно. З іншого боку, цей транспортний засіб, який, як і за кордоном, можна значно розширити, тому що воно повністю можна порівняти за швидкістю і дальністю використання з електронними скутерами, але воно легше і компактніше, тому їх може бути ще більше, легко перевозиться і поєднується з громадським транспортом.

Однак мікромобільність має не тільки позитивні сторони. Проблеми із загальними засобами пересування дуже схожі у всіх європейських столицях, а також добре відомі мешканцям Праги. Найчастіше це безвідповідальна парковка, але це і небезпечна їзда не виняток, особливо для користувачів загальних електросамокатів. Можна констатувати, що жодне законодавство країн світу не було повністю підготовлено до швидкого розвитку мікромобільних транспортних засобів. Однак опитані європейські країни недавно прийняли надихаюче законодавство, спрямоване на вирішення виниклих проблем.

ЄВРОПЕЙСЬКИЙ СОЮЗ

В області мікромобільності гармонізація ще не відбулася, тому регулювання експлуатації мікромобільних транспортних засобів повністю залежить від країн-членів. Єдиним винятком є транспортні засоби, що належать до категорії транспортних засобів "L" відповідно до статті 4 і додатком I Правил про офіційне затвердження і нагляд за ринком дво- або триколісних транспортних засобів і квадрицикл (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX%3A02013R0168-20201114>). Однак в цю категорію потрапляє лише самий мінімум мікромобільних транспортних засобів, і це положення також залишає багато місця для більш детального національного законодавства.

Регламент не поширюється на «класичні» електроскутери або електроскейтборди, оскільки на цих транспортних засобах ніде сидіти [ст. Стаття 2 (2) (a) (j) Регламенту].

Регламент також не поширюється на електровелосипеди, обладнані допоміжним електродвигуном з максимальною потужністю 250 Вт і максимальною швидкістю 25 км / ч, який включається, якщо велосипедист припиняє крутити педалі, і його потужність поступово знижується до тих пір, поки двигун відключиться, коли швидкість транспортного засобу досягне 25 км/год [ст. Стаття 2 (2) (a) (h) Регламенту]. Такі електровелосипеди дорівнюють за статусом до велосипедів. Цієї характеристики відповідає більшість електровелосипедів на чеському ринку. Крім того, велосипеди повинні відповідати стандарту EN 19194, який допускає відхилення до 10%, так що деякі виробники можуть мати максимальну швидкість до 27,5 км/год.

Таким чином, Правила застосовуються тільки до «швидких» електровелосипедів (категорії L1e-A і L1e-B) і до швидких електросамокатів з сидінням, розрахункова швидкість якого становить від 25 до 45 км/год, а потужність - від 0,25 - 1 кВт. З вищезазначеного правила випливає, що виробник повинен піддати швидкий електровелосипед або швидкий електросамокат з сидінням процедурі схвалення в випробувальному інституті принаймні в одній країні ЄС в категорії легких скутерів (L1e).

Постанова також не поширюється на сегвей, хOVERборд і моноцикли, так як постанова не поширюється на самобалансуючі транспортні засоби [ст. Стаття 2 (2) (a) (i) Регламенту].

ЧЕХІЯ

Електровелосипеди

Чеське законодавство щодо електровелосипедів та електросамокатів не зовсім зрозуміло з лінгвістичної і систематичної точки зору. Наступне нижче опис правового режиму електровелосипедів, електроскутерів і електроскейтбордів в Чеській Республіці, таким чином, засноване на думці про використання електровелосипедів Міністерством транспорту для тлумачення Закону No. № 361/2000 Coll. Про дорожній рух з внесеними до нього поправками (далі «Закон про дорожній рух») і відповідному законодавстві.

Законодавство розрізняє електровелосипеди по максимальній розрахунковій швидкості, максимальній номінальній потужності двигуна і в залежності від того, чи встановлений двигун на заводі або доданий до велосипеда додатково. Таким чином, з точки зору закону, деякі електровелосипеди будуть вважатися «nemotorové vozidlo (транспортний засіб без двигуна)» (зокрема, велосипедами), в той час як інші будуть вважатися «motorové vozidlo (транспортний засіб з двигуном)». Вам навіть потрібно мати водійські права, щоб управляти деякими електровелосипедами.

Відповідно до § 2 листи (h) Закону про дорожній рух немоторизований транспортний засіб - це «транспортний засіб, що рухається з використанням енергії людини або тварини, таке як велосипед». Однак велосипед може бути дооснащений допоміжним двигуном. Це впливає з пункту 8 частини 3 додатка № 12 («Технічні вимоги до конструкції і станом обладнання») до Наказу Мінтрансу № 341/2014 Sb Про затвердження технічної компетенції і технічного умови експлуатації транспортних засобів на дорогах в редакції регламенту, що встановлює технічні вимоги до велосипедного обладнання. Згідно з цим положенням, електровелосипед вважається велосипедом, якщо:

А зберігається первинний характер велосипеда;

В допоміжний двигун буде в достатній мірі відповідати умовам § 19 Закону № № 56/2001 Coll. Про умови експлуатації на дорогах, з поправками (тобто це затверджений тип);

С його потужність не перевищує 1 кВт;

Д якщо використовується двигун внутрішнього згорання, такий двигун не повинен мати обсяг циліндра більше 50 см³;

Е максимальна розрахункова швидкість не перевищує 25 км / год; і

Ф встановлення силової установки - двигуна, паливного бака або гідроакумулятора на велосипеді, не вимагає втручання в його опорні частини.

Пункт 10 Додатке говорить: «Для цілей цього Указу до велосипедів також відносяться велосипеди з педалями, які оснащені допоміжним електродвигуном відповідно до безпосередньо застосовними правилами Європейського Союзу, що регулюють допуск дво- або триколісних транспортних засобів. автомобілі та квадроцикли і спостереження за ринком».

Отже, якщо електровелосипед відповідає всім перерахованим вище вимогам (згідно з пунктом 8 або 10 цього Додатка), він вважається велосипедом (тобто немоторизованим транспортним засобом), і його водії підкоряються тим же правилам, що і водії велосипеду без додаткового двигуна.

З іншого боку, електровелосипеди з двигуном, вже встановленим на заводі, вважаються автотранспортними засобами, оскільки велосипедами вважаються тільки електровелосипеди з додатковим двигуном. Це відноситься не тільки до електронного велосипеду, який відповідає умовам пункту 10, тобто якщо це електронний велосипед, який відповідно до вищезгаданих правил вважається велосипедом (тобто максимальна швидкість 25 км/год, максимальна потужність 0,25 кВт). Іншими словами, в Чеській Республіці електровелосипеди з двигуном, встановленим на заводі, можуть мати максимальну потужність 0,25 кВт. Цікаво, що в разі додатково встановленого мотора електровелосипед може мати максимальну потужність до 1 кВт. В обох випадках максимальна швидкість електронного велосипеда може становити до 25 км/год, і двигун повинен бути вимкнений, якщо велосипедист не крутить педалі, в іншому випадку такий електронний велосипед більше не вважається велосипедом, а є моторним транспортним засобом.

Електровелосипед, який вважається моторним транспортним засобом, потребує дозволу до експлуатації, реєстрації, страхування відповідальності і т.д. Водій такого електровелосипеда повинен також мати водійські права, якщо максимальна швидкість електронного велосипеда перевищує 45 км/год або його потужність вище 1 кВт. В такому випадку електровелосипед потрапляє в групу транспортних засобів АМ, що означає, що водій електровелосипеда повинен мати водійські права для управління цією групою транспортних засобів і повинен дотримуватися правил для водіїв мотоциклів відповідно до Закону про дорожній рух.

Електросамокати

Щоб визначити, де і з якою швидкістю можна їздити на електросамокаті, спочатку необхідно визначити, який це тип транспортного засобу. Проте, чеська правова система не містить чіткого визначення електросамокату, як і не містить визначення самокату. Закон про дорожній рух тільки говорить в розділі 57 (2), що «під велосипедом розуміється самокат з точки зору

дорожнього руху». Однак це не обов'язково означає, що те ж саме відноситься і до електросамокату.

Електроскутери, як і електровелосипеди, можуть ставитися або до категорії «велосипед», або до категорії «транспортний засіб». Також є ймовірність, що це так зване «приватне технічний пристрій», схоже на сегвей. Знову ж таки, класифікація залежить в основному від того, чи був двигун встановлений на заводі або модернізовано, від його потужності і максимальної розрахункової швидкості.

Як впливає з пункту 9 Частини С Додатка № 12 до Постанови № 341/2014 Coll., «Для цілей цієї Постанови, велосипед також означає (...), наприклад, скутери». Це означає, що електросамокати (аналогічні електровелосипедів) можуть вважатися велосипедом, якщо відповідно до пункту 8 Частини С Додатка № 12, транспортний засіб додатково оснащений допоміжним двигуном. Однак він повинен відповідати прийнятим правилам (тобто додаткова конструкція, максимальна швидкість 25 км/год, максимальна потужність 1 кВт і т. Д.).

Однак більшість електронних скутерів, які можна зустріти в процесі експлуатації, щодо умов пункту 8 частини С Додатка № 12, не відповідає нормам, оскільки їх електродвигун встановлюється не пізніше, а вже під час виробництва. Це означає, що електросамокати, двигун яких вже встановлено виробником на момент виробництва, вважаються автотранспортними засобами. Звідси впливає, що ці транспортні засоби повинні мати схвалення типу, відповідальність за їх експлуатацію повинна бути застрахована, вони не можуть пересуватися тротуаром, стежці і т. д.

Однак міністерство транспорту заявило, що «для того, щоб скутери вважалися велосипедами і, таким чином, могли використовуватися на велосипедних доріжках або з місцевими дозволами в пішохідних зонах, вони повинні відповідати кільком основним параметрам. Їх максимальна швидкість не повинна перевищувати 25 км / год, в іншому випадку двигун повинен бути вимкнений при досягненні цієї швидкості. Додаткові обмеження застосовуються до потужності, яка не повинна перевищувати одного кіловата. Однак ні в якому разі не можна використовувати скутери на тротуарах.

За даними Міністерства транспорту, електросамокати з двигуном, встановленим на заводі, також можуть вважатися велосипедами, якщо їх максимальна швидкість не перевищує 25 км/год і максимальна потужність складає 1 кВт. Хоча це юридичний висновок суперечить граматичної інтерпретації вищезгаданих правових норм. Однак можна погодитися з тим, що не має практичного значення, чи встановлений двигун вже під час виробництва або тільки після нього, якщо в обох випадках він відповідає заданим параметрам максимальної потужності і швидкості. Цим параметрам в даний час відповідає більшість електросамокатів на чеському ринку, тому, згідно Міністерству транспорту, їх слід розглядати як велосипеди.

Однак також враховується варіант, згідно з яким електросамокат відповідає визначенню «персональний технічний пристрій» в сенсі літери § 2. nn) Закону про дорожній рух, згідно з яким «персональний технічний пристрій - це особистий транспортний засіб з самоврівноваженим або аналогічним пристроєм». Хоча це законодавство в першу чергу націлене на транспортні засоби сегвей (тобто «персональний транспортер з самобалансуючим пристроєм»), в законі прямо сказано, що це правило також застосовується до інших технічних пристроїв, які «схожі» на сегвей, хоча у них немає самобалансуючих пристроїв (див. також § 60а Закону про дорожній рух).

Електросамокат має багато спільного з сегвеєм. Хоча у електросамоката немає «самобалансуючого пристрою» (балансування на сегвей забезпечується гіроскопом; на електросамокаті його забезпечує сам водій), в іншому він має ті ж характеристики, що й самокат.

Сегвей:

- використовується як індивідуальний транспорт (макс. 1 пасажир);
- електропривід;
- максимальна швидкість 25 км/год;
- потужність 0,2 - 0,5 кВт;
- невелика маса засобу (12 - 14 кг).

Якщо електросамокат розглядається як велосипед або транспортний засіб з двигуном, його водій може пересуватися по дорогах місцевого та спеціального призначення і дорогах I., II. і III. класу. Якщо це електроскутер, який вважається велосипедом, його водій також може використовувати велосипедні доріжки та інші дороги, по яким велосипедисти можуть рухатися (пішохідна зона, якщо це дозволено дорожнім знаком). З іншого боку, електросамокати, які вважаються моторними транспортними засобами, в принципі не допускаються до в'їзду на велосипедні доріжки.

Електроскейтборд

Чеська правова система прямо не розглядає "стандартні" скейтборди, що приводяться в дію виключно за рахунок людської сили або сили тяжіння (при русі під ухил). Однак інтерпретація полягає в тому, що водії на «стандартному» скейтборді (без електроприводу), ймовірно, будуть підкорятися тим же правилам, що і роллери на роликівих ковзанах, що означає, що вони розглядаються як пішоходи та підкоряються тим же правилам дорожнього руху, що і пішоходи.

Це впливає з § 2 букви j) Закону про дорожній рух, в якому говориться, що «для цілей цього Закону пішохід - це така ж особа, яка (...) пересувається на лижах, роликівих ковзанах або аналогічному спортивному інвентарі (...)». Скейтборд, ймовірно, можна розглядати як подібний спортивний інвентар,

наприклад роликові ковзани. Тому скейтбордисти повинні в першу чергу пересуватися тротуаром або пішохідній доріжці, де вони не повинні наражати на небезпеку інших пішоходів (§ 53 п. 8 Закону про дорожній рух), або вони також можуть рухатися по велосипедній доріжці або по смузі, відведеній для велосипедистів (§ 57 п. 7 Закону про дорожній рух).

Кататися на скейтборді по дорозі можна тільки по тим же правилам, що і пішоходи, тобто якщо тротуар недоступний або непрохідний. Крім того, необхідно рухатися по лівій стороні дороги (пункт 3 статті 53 Закону про дорожній рух). Правовий режим катання на електроскейтборде не зовсім ясний в Чеській Республіці. Однак електроскейтборди, ймовірно, не можуть розглядатися як «аналогічний спортивний інвентар», як роликові ковзани в сенсі літери § 2. j) Закону про дороги, тому що у них є електричний привід, а їх швидкість, потужність і запас ходу можуть легко відповідати електронним скутерів, автомобілів Segway і т. д.

Таким чином, електронні скейтборди швидше відповідають визначенню так званого «особистого технічного пристрою» в сенсі літери § 2. nn) Закону про дорожній рух, відповідно до якого «персональний технічний пристрій - це особистий транспортний засіб з самоуравноважуючим або аналогічним пристроєм». Хоча це законодавство в першу чергу націлена на транспортні засоби сегвей (тобто «персональний транспортер з самобалансуючим пристроєм»), в законі прямо сказано, що це правило також застосовується до інших технічних пристроїв, які «схожі» на сегвей (див. Також § 60a Закону про дорожній рух), хоча вони не мають пристроїв самобалансування.

Електроскейтборд має багато спільного з транспортними засобами сегвей (набагато більше, ніж роликові ковзани). Хоча електроскейтборд не має «самобалансуючого пристрою» (баланс на сегвей забезпечується гіроскопом; на електроскейтборді його забезпечує сам водій), але в іншому він має ті ж функції, що і сегвей:

- використовується як індивідуальний транспорт (макс. 1 пасажир);
- електропривід;
- максимальна швидкість 20-40 км/год;
- потужність 0,5 - 1 кВт;
- невелика вага засобу (близько 7 кг).

Таким чином, водій електроскейтборду не є пішоходом (на відміну від водія на «стандартному» скейтборді), але повинен дотримуватися тих же правил, що і водій сегвею (розділ 60a Дорожнього кодексу). У першу чергу це означає, що в Чеській Республіці можна управляти електроскейтбордом переважно в громадському місці тільки на тротуарі, пішохідній доріжці, пішохідної та велосипедної доріжці або на окремій пішохідної смузі на пішохідній і велосипедній доріжці або в пішохідні та житлові зони.

Отже, на електроскейтборді не можна їздити по трасі, призначеної виключно для велосипедистів (на відміну від стандартного скейтборду, який також можна використовувати на велосипедних трасах), так само як на ньому можна їздити по дорозі. Дорогою можна користуватися лише у разі неможливості використання тротуару, доріжки чи зарезервованої смуги руху (тобто їх немає або вони непрохідні). У такому випадку людина на електроскейтборді повинен, як пішоходи, рухатися по лівому бордюру або як можна ближче до лівого краю дороги (Розділ 60а (3) Закону про дорожній рух). Крім того, водій електроскейтборду повинен завжди адаптувати свою швидкість до швидкості пішоходів або велосипедистів в залежності від місця використання (Розділ 60а (1) Закону про дорожній рух).

Муніципалітети з розширеними повноваженнями можуть своєю постановою регулювати роботу пасажирських транспортних засобів на території муніципалітетів, а також розташування дорожніх знаків відповідно до частин 5 і 6 статті 60а Закону про дорожній рух. Для цього розроблена форма нового заборонного знаку № В 30а «Заборона в'їзду пасажирських перевізників», який забороняє в'їзд осіб на пасажирських перевізників та управління особистим транспортом. На такій ділянці дороги дозволено рух особистих засобів. Заборона на рух пасажирського перевізника також не поширюється на поліцію Чеської Республіки та муніципальну поліцію при виконанні ними своїх обов'язків (розділ 60а (7) Закону про дорожній рух).

Згідно з прецедентним правом, розмежування території муніципалітету, на якому заборонено експлуатацію пасажирських транспортних засобів (в тому числі електронних скейтборду), має юридичну форму так званого заходу загального характеру. 5 березня 2021 року Вищий адміністративний суд виніс рішення № 5 As 152 / 2019-50, яке підтвердило заборону на в'їзд на сегвеях в певні райони Праги.

ДАНІЯ

Електричні велосипеди

У Данії питання експлуатації електровелосипеда на дорогах регулюється в основному Законом про транспорт (færdselsloven), Законом про дорогах загального користування (Lov om offentlige veje) і рядом нормативних актів. Водії "повільних" електровелосипедів (максимальна швидкість до 25 км/год) розглядаються як велосипедисти. Водієві швидшого електровелосипеда повинно бути не менше 15 років, він повинен носити шолом і мати освітлення навіть у день. Обов'язкове оснащення включає дзвінок або інший тип звукового сигналу. Крім того, водій швидкого електровелосипеду молодше 18 років повинен мати водійські права для водіння мопеда або автомобіля. У кожного водія електровелосипеду також має бути страхування цивільної відповідальності.

У Данії з 1 червня 2018 року на підставі указу про експериментальну схему швидкісних електронних велосипедів, високошвидкісні електровелосипеди зі швидкістю 25-45 км/год дозволені для їзди по велосипедній доріжці, і їх водії також втратили ряд адміністративних обов'язків.. До сих пір, наприклад, швидкі електровелосипеди доводилося реєструвати як мопеди і мати номерний знак.

Електросамокати

У Данії електроскутери регулюються Постановою виконавчої влади про експериментальну схему для електросамокатів (Bekendtgørelse om forsøgsordning for motoriseret løbehjul). До водіїв електросамокатів звертаються так само, як і до велосипедистів. Це означає, що до водіння електросамоката застосовуються ті ж правила, що і до велосипедистів, так що, наприклад, ви можете їздити в основному по велосипедних доріжках, а якщо велосипедна доріжка недоступна, також і по дорозі. В обов'язкове оснащення електросамокату входять передній і задній ліхтар, а також обов'язкове денне освітлення. Відбивачі світла також обов'язкові. Для водіїв електросамокатів діє обмеження швидкості 20 км/год (після досягнення цієї швидкості допоміжний електродвигун повинен бути вимкнений). Електроскутери, використовувані в Данії, повинні мати знак СЕ відповідно до Директиви по машинному обладнанню 2006/42 / ЕС (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX%3A02006L0042-20190726>). Їх вага не повинна перевищувати 25 кг, довжина понад 2 метри і ширина більше 0,7 метра.

Мінімальний вік для катання на електросамокаті - 15 років. Діти молодшого віку можуть кататися на електросамокаті тільки під наглядом дорослого або разом з дорослим, або, можливо, без нагляду дорослого, але тільки в житловій зоні. Обов'язкове страхування відповідальності поширюється тільки на оренду електросамокатів. Загальна заборона на водіння в стані алкогольного сп'яніння поширюється і на водіння електросамокатів.

Місцеві транспортні влади можуть додатково вказати правила, за якими електросамокати можна орендувати на їх території. Наприклад, в Копенгагені Комітет з питань довкілля та технічних питань встановив обмеження на кількість електросамокатів, які пункти прокату можуть залишити на вулиці. У найбільш густонаселених частинах міста, таких як набережні і станції метро, можна орендувати тільки 200 електросамокатів і 200 електровелосипедів. В іншій частині міста - в менш людних районах - дозволено 3000 електросамокатів і 3000 електровелосипедів. Крім того, кожна компанія повинна подати заяву на дозвіл на розміщення своїх транспортних засобів на вулицях терміном на один рік.

Електронні скейтборди

Данія - єдина з відслідковуються країн, законодавство якої прямо згадує електроскейтборди. Це виконавчий указ про експериментальну схему для самобалансуючих транспортних засобів і електроскейтбордів (Bekendtgørelse om forsøgsordning для selvbalancerende køretøj o motoriseret skateboard).

У Данії електроскейтборди, а також самобалансуючі пристрої (сегвей, гіроскутер) і електроскутери вважаються велосипедами. Таким чином, з електроскейтбордом можна кататися в основному тільки по велосипедних доріжках. У населеному пункті (у селищі) також можна пересуватися по дорозі, але тільки в тому випадку, якщо обмеження швидкості на такій дорозі не вище 50 км/год, і при цьому не можна кататися по велосипедній доріжці.

Водій електроскейтборду повинен мати таке ж обов'язкове спорядження, що і велосипедист, тобто у нього повинні бути фари (включені днем) і відбивачі. Можна використовувати тільки електроскейтборди з маркуванням CE. Встановлено максимальна швидкість 20 км/год, потім електродвигун необхідно вимкнути. Максимальна вага електроскейтборду становить 25 кг, максимальна довжина - 1,2 метра, а максимальна ширина - 0,7 метра.

Мінімальний вік для водіння електроскейтборду - 15 років. Проте, діти молодшого віку також можуть керувати ним під наглядом дорослих або їздити з дорослим, або одні без нагляду в житловому районі. Як і в разі електроскутерів, в разі електроскейтбордів страхування відповідальності є обов'язковим тільки для пунктів прокату. Загальна заборона на водіння в стані алкогольного сп'яніння поширюється і на водіння електроскейтбордів.

ФРАНЦІЯ

Електричні велосипеди

Французький закон ділить електровелосипеди на дві категорії. До першої категорії відносяться електровелосипеди з максимальною розрахунковою швидкістю 25 км/год і максимальною номінальною потужністю 250 Вт, для яких застосовуються ті ж правила, що і для велосипедів, якщо електродвигун відключається при досягненні швидкості 25 км/год. (Стаття R.311-1 Закону. № 2019-1428 від 24 грудня 2019 року про орієнтації на мобільність (loi d'orientation des mobilités), що повністю відповідає визначенню «електричний велосипед» в статті 2 (2) (h)) Правил про офіційне затвердження дво- або триколісних транспортних засобів та квадроциклів і нагляд за ринком цих транспортних засобів.

Більш строгі правила поширюються на більш швидкі і потужні електровелосипеди. Їх розрахункова швидкість ні в якому разі не повинна перевищувати 45 км/год (далі «швидкі електровелосипеди»). Швидкий електровелосипед не можна використовувати на велосипедних доріжках. Крім того, власники та користувачі швидких електровелосипедів стикаються з низкою адміністративних перешкод, таких як реєстрація транспортного засобу, страхування відповідальності і т. д. Також обов'язково використання шолома і відповідного реєстраційного знака. Щоб продати швидкий електровелосипед, необхідно мати документацію на транспортний засіб. Власник високошвидкісного електровелосипеду також повинен надати під час перевірки сертифікат про те, що виробник електровелосипеду знаходиться в Європі і що він відповідає стандартам СЕ. Крім того, користувачі високошвидкісних електровелосипедів, які народилися після 1 січня 1988 року, повинні отримати водійські права АМ.

Однак ці більш суворі правила застосовуються тільки до електровелосипедів з номінальною потужністю понад 250 Вт, для яких електродвигун включається навіть на швидкості вище 25 км/год. Якщо електричний велосипед оснащений електродвигуном, який відключається після досягнення швидкості 25 км/год (але досягає більш високої швидкості, наприклад, через обертання педалей або сили тяжіння), такий електричний велосипед не рахується "швидким" електричним велосипедом".

Відповідно до статті L317-1 Закону про орієнтацію на мобільність існує штраф в розмірі до 30 000 євро за несанкціоноване збільшення потужності або максимальної швидкості електровелосипеда (так звана «настройка» або «сколювання»), а також до одного року позбавлення волі.

Французький парламент в даний час обговорює законопроект, який буде пропонувати власникам старих автомобілів «плату за утилізацію» у вигляді ваучера на 2500 євро на покупку електровелосипеда. Це частина Закону про

клімат, який містить заходи щодо скорочення викидів на 40% в порівнянні з рівнем 1990 року до 2030 року.¹⁶ Подібні заходи вже були прийняті Фінляндією та Литвою.

Електроскутери

Електросамокати розглядаються у французькому законодавстві як окрема категорія транспортних засобів, як і електровелосипеди. Тільки одна людина може їздити на електросамокаті одночасно з максимальною швидкістю 20 км/год. Під час водіння заборонено користуватися мобільним телефоном або носити навушники. Він повинен проходити в першу чергу по велосипедній доріжці, але можна також використовувати смуги, призначені для громадського транспорту. Якщо немає велосипедної доріжки або зарезервованої смуги, електросамокат можна використовувати на дорогах, але тільки в тому випадку, якщо чинне обмеження швидкості на цій дорозі не перевищує 50 км/год. Забороняється рух по тротуару і в пішохідній зоні, якщо це не дозволено дорожнім знаком.

Шолом є обов'язковим для всіх водіїв електросамоката. Мінімальний вік для водіння електросамоката в дорожньому русі - 12 років. Обов'язкове оснащення електросамоката включає висвітлення, світловідбивачі, дзвінок і гальма. У разі поганої видимості також обов'язковий світловідбиваючий жилет. Допустимий вміст алкоголю в крові - 0,5 проміле. Спочатку обов'язкове страхування відповідальності за шкоду, заподіяну експлуатацією електросамоката, був скасований. Посвідчення водія не потрібно.

Електроскутер також регулюється Законом про орієнтацію на мобільність. Цей закон створює нормативну базу для оренди певних транспортних засобів для мікромобільності: скутерів, велосипедів і електросамокатів. Відповідно до цього закону місцеві органи управління дорожнім рухом можуть встановлювати умови щодо технічного обслуговування, шуму, забруднення і заняття громадських місць, яким повинні відповідати нові «оператори» (наприклад, оренда електроскутерів) в рамках процедури попереднього ліцензування, якщо вони хочуть вийти на ринок.

Таким чином, окремі муніципалітети можуть регулювати більш докладні правила дорожнього руху для електросамокатів та інших видів мікромобільності. Наприклад, в Парижі обмеження швидкості для електросамокатів на рівні 20 км / год було введено з червня 2019 року і знижено до 8 км / ч в районах з високою відвідуваністю пішоходів. Парковка дозволена тільки в спеціально відведених місцях. В результаті кількість орендованих електросамокатів скоротилося з 18 до 3. Штраф за рух по тротуару становить 135 євро, а за погану парковку на тротуарі - 35 євро. За небезпечне водіння транспортного засобу загрожує рік ув'язнення і штраф до 15 000 євро. Перевищення швидкості в 25 км / год може спричинити за собою

штраф до 1500 євро. Орендодавці також можуть бути оштрафовані, якщо вони вчасно не приберуть зламані електросамокати з громадських місць, якщо державні служби повинні будуть це зробити.

Електроскейтборди

У Франції особам старше 12 років дозволяється кататися на електроскейтборді по дорозі, а максимальна швидкість встановлена на рівні 25 км/год. Правила регулюються Указом № 2019-1082 від 23 жовтня 2019 року про адміністрування пасажирських транспортних засобів (Décret relatif à la réglementation des Engins de Displacement).

Ви можете їздити переважно по дорогах, де обмеження швидкості не більше 50 км/год. Їзда по велосипедній доріжці і, можливо, по тротуару також дозволена, але в цьому випадку максимальна швидкість знижується до 6 км/год. Обов'язкове обладнання для електроскейтборду включає в себе гальма, ліхтарі, відбивачі і дзвінок. Однак максимальна розрахункова швидкість для електроскейтбордов встановлена на рівні 25 км/год, тому майже всі електроскейтборди, доступні на ринку, непридатні для використання у Франції, оскільки їх максимальна швидкість становить близько 30-45 км/год.

АВСТРІЯ

Електричні велосипеди

Відповідно до пункту 2 (1) (22) Закону про дорожній рух (Straßenverkehrsordnung 1960 «StVO») в поєднанні з параграфом 1 (2a) Закону про автотранспортні засоби (Kraftfahrgesetz 1967 «KFG»), електричні велосипеди з максимальною потужністю 600 Вт і максимальною швидкістю до 25 км/год використовуються так само, як звичайні велосипеди. Таким чином, до водіїв електровелосипедів застосовуються ті ж правила, що і до велосипедистів. Це, зокрема, означає, що водії електровелосипедів повинні по можливості їздити по дорогах, призначених для велосипедистів (так звані велосипедні доріжки). Якби у електровелосипеду була більш висока потужність або більш висока максимальна швидкість, він уже вважався б мотоциклом відповідно до § 2, п. 1, п. 4 KFG. Це означало б, що водій такого електровелосипеду не повинен їздити велосипедними маршрутами і повинен мати шолом, страховку відповідальності і водійські права.

Загальні правила їзди на велосипеді викладені в положеннях § 65 - § 68 Закону про дорожній рух (Straßenverkehrsordnung 1960), а обов'язкове велосипедне обладнання регулюється Постановою про велосипеди (Fahrradverordnung 2001), виданим Міністерством інновацій і транспорту. Ці правила не сильно відрізняються від правил, що діють в Чеській Республіці, за винятком того, що для велосипедистів допускається вміст алкоголю в крові до 0,8 проміле. Також існує значна різниця в віковій обмеженні. Діти у віці до дванадцяти років можуть кататися на велосипеді тільки під наглядом осіб старше 16 років, якщо вони не мають «велосипедних прав» (§ 65, пункт 2 StVO). Крім того, в інтересах дорожнього руху Управління шосейних доріг може оголосити так звану велосипедну вулицю, де, як правило, дозволені тільки їзда на велосипедах і дорожніх служб, які можуть бути додатково змінені, і тут можуть бути дозволені електроскутери (наприклад, 67 StVO).

До парковці електровелосипедів застосовуються ті ж правила, що і до велосипедів, що приводиться в рух виключно людськими силами, і вони містяться в Розділі 68 (4) StVO. Це означає, що припаркований електровелосипед повинен бути припаркований таким чином, щоб він не впаав, не заважав дорожньому руху, не повинен був завдавати будь-які пошкодження і повинен бути припаркований таким чином, щоб заощадити місце. Електровелосипеди можна ставити на тротуар, тільки якщо ширина тротуару перевищує 2,5 метра. Електровелосипеди не можна залишати на зупинці громадського транспорту, за винятком місця, призначеного для паркування велосипедів.

Для повноти картини слід зазначити, що сегвей і електросамокати також вважаються велосипедами в Австрії за змістом § 2 (1) (22) StVO, таким чином, до водіїв цих транспортних засобів застосовуються ті ж правила, що і до велосипедистів, тому з 12 років діти можуть управляти ними без нагляду,

а з 10 років - до тих, у кого є «велосипедні права». Однак, якщо їх потужність перевищує 600 Вт або розрахункова швидкість перевищує 25 км/год, вони вважаються мотоциклами згідно § 2 (1) (4) KFG і їх можна використовувати на дорогах загального користування тільки при наявності реєстраційного знака та дозволу на рух.

Електросамокати

Згідно з поправкою, яка вступила в силу з 1 червня 2019 року, їзда на електросамокаті регулюється розділом 88b Закону про дорожній рух. Згідно з цим положенням, катання на електросамокатах по тротуарах і пішохідних доріжках заборонено. Для того, щоб вам дозволили їздити на електросамокаті по цих дорогах, у відповідному розділі повинен бути встановлений відповідний дорожній знак.

Водії електросамокатів повинні в першу чергу використовувати інфраструктуру для велосипедистів, тобто велосипедні доріжки і, можливо, дороги, але тільки на тих ділянках, де дозволено велосипедистам. Ці правила застосовуються тільки до електросамокатів без сидіння і з зовнішнім діаметром обода не більше 300 мм, максимальною потужністю 600 Вт і максимальною швидкістю 25 км/год. Електросамокати з більш високими технічними характеристиками вже відповідають визначенню «транспортний засіб» відповідно до § 2 абзацу 1 пункту 19 цит.

До водіїв електросамокатів застосовуються ті ж правила дорожнього руху, що і до велосипедистів, наприклад, зобов'язання використовувати велосипедні доріжки і слідувати запропонованому напрямку руху. Під час водіння водій повинен вести себе так, щоб інші учасники дорожнього руху не відчували загрози або обмежень. Пішохідні зони, тротуари і пішохідні доріжки можна використовувати тільки в тому випадку, якщо це дозволено дорожнім знаком; в цьому випадку ви можете рухатися тільки зі швидкістю пішохода. Аналогічним чином, в житлових районах швидкість повинна бути адаптована до пішохідного руху, але їзда на електросамокаті дозволена законом, і немає необхідності розміщувати спеціальний дорожній знак.

Діти молодше 12 років повинні перебувати під наглядом осіб старше 16 років при їзді на електросамокаті по дорозі; це не відноситься до житлових районів і дітям, які мають велосипедні «водійські права». Всі діти до 12 років повинні надягати шолом при передв'їженні на електросамокаті. Електросамокати повинні мати ефективну гальмівну систему і бути оснащені білим переднім і червоним заднім ліхтарем на випадок темряви і погану видимість, а також світловідбивачами білого (спереду), червоного (ззаду) і жовтого (збоку) квітів.

На електросамокаті може їздити тільки одна людина. Також вірно, що водій електросамоката не повинен дзвонити по телефону під час водіння (якщо у

нього немає гучного зв'язку) і не повинен перевищувати обмеження в 0,8 проміле алкоголю в крові або керувати автомобілем, викликаним викликають звикання речовинами. До електросамокати застосовуються ті ж правила парковки, що і до велосипедів і електровелосипедів.

Електроскейтборди

Електроскейтборди прямо не регулюються австрійським законодавством. Їх характеристики найбільш близькі до електронних скутерів, тому теоретично правове регулювання їзди на електросамокаті може бути застосоване до електроскейтбордам по аналогії.

З іншого боку, на офіційному веб-сайті уряду Австрії говориться, що скейтборд і Лонгборди (і всі інші невеликі транспортні засоби, призначені в першу чергу для бездоріжжя, а також «імітації іграшок») можуть використовуватися тільки на швидкості ходьби і без небезпеки або обмеження руху або пішоходів на тротуарах, пішохідних доріжках і в житловій та пішохідній зоні. Крім того, кататися на скейтборді можна в парках і подібних місцях. З іншого боку, скейтборду без електроприводу немає місця ні на велосипедній доріжці, ні на дорозі. Водіння по тротуару має бути «крайнім заходом»; якщо є інша альтернатива, скейтбордист повинен її використовувати.

Діти у віці від восьми років можуть кататися на скейтборді і інших «маленьких транспортних засобах» в дорожньому русі тільки в тому випадку, якщо вони приводяться в рух виключно людськими силами. Діти у віці до дванадцяти років можуть використовувати електроскейтборд під наглядом як мінімум 16-річної фізичної особи або, можливо, з «велосипедними правами».

НІМЕЧЧИНА

Електричні велосипеди

У Німеччині на електровелосипеді можна їздити без водійських прав, реєстрації (включаючи номерний знак) і шолома, якщо потужність двигуна не перевищує 250 Вт і параметри двигуна обмежені швидкістю 25 км/год. У цих умовах до водіїв електровелосипедів звертаються так само, як до водіїв велосипеда, що приводиться в дію виключно людськими силами, і тому водії електровелосипедів підкоряються тим же правилам, що і велосипедисти. Тому водій електронного велосипеда повинен використовувати велосипедну доріжку, якщо така є.

Для більш потужних або швидких електронних велосипедів вже потрібні водійські права на самокат (за винятком водіїв, які народилися до 1 квітня 1965 року), а мінімальний вік становить 15 років. Водій «швидкоку» електровелосипеда також повинен мати шолом, реєстраційний знак класу АМ і страховку відповідальності. Крім того, використання велосипедних доріжок заборонено, якщо водій не включить обмежувач швидкості і потужності. Оскільки швидкий електровелосипед в обов'язковому порядку проходить сертифікацію у випробувальній лабораторії, вносити в нього довільні зміни неможливо. Кожен виробник повинен надати власнику список компонентів, які можна замінити або оновити без закінчення терміну дії сертифікації.

На додаток до номерного знаку обов'язкове обладнання високошвидкісного електронного велосипеда також включає в себе дзеркало заднього виду, освітлення (стоп-сигнал, денні ходові вогні) і вимикач двигуна (система контролю двигуна повинна відключати його при включенні гальма).

Електросамокати

По дорогах загального користування можна їздити тільки на електросамокатах, схвалених Федеральним управлінням автомобільного транспорту (Kraftfahrt-Bundesamt). Електросамокатом вважається пристрій, який має кермо, не має місця для сидіння і має максимальну розрахункову швидкість 20 км/год. Електросамокати підлягають обов'язковому страхуванню відповідальності в Німеччині, як і автомобілі. Номер страховки розташований на задній частині скутера і виглядає як невеликий номерний знак. Обов'язкове страхування покриває тільки шкоду, заподіяну третім особам, а не шкоду, заподіяну водієві електросамокату.

В обов'язкове оснащення електросамокатів входять гальма і освітлення. З іншого боку, в Німеччині не обов'язково мати шолом на електросамокаті.

Мінімальний вік для водіння електросамокату по дорогах загального користування - 14 років, наявність водійських прав необов'язково. Водії електронних самокатів повинні в першу чергу використовувати велосипедні доріжки, тобто велосипедні доріжки, стежки і вулиці. Вони можуть бути в дорозі тільки в тому випадку, якщо вищевказані альтернативи недоступні. І навпаки, водіям електросамокатів забороняється їздити по тротуару, в пішохідній зоні або в зворотному напрямку по вулиці з одностороннім рухом (якщо немає знака, який дозволить велосипедистам рухатися в протилежному напрямку - в цьому випадку це виняток також відноситься до водіїв електросамокатів).

Парковка електросамокатів дозволена на тротуарах і узбіччях дороги, а також в пішохідній зоні, якщо там дозволено катання на електросамокатах. У будь-якому випадку електросамокат необхідно припаркувати таким чином, щоб він нікого не наражав на небезпеку і не обмежував.

Ті ж правила, які застосовуються до водіїв електросамокатів, також поширюються на водіїв транспортних засобів сегвей (за умови, що їх розрахункова швидкість не перевищує 20 км/год).

Для водіїв електросамокатів діють ті ж правила, що і для водіїв автомобілів. Це означає, що для управління електросамокатами дозволено вміст алкоголю в крові до 0,5 проміле. При вмісті алкоголю в крові 0,5-1,1 проміле не вважається правопорушенням "тільки", якщо водій не проявляє ніяких відхилень від норми, викликаних впливом алкоголю. Це кримінальний злочин, якщо у водія електронного скутера вміст алкоголю в крові перевищує 1,1 проміле або якщо у нього є відхилення від норми, викликані впливом алкоголю, і вміст алкоголю в крові перевищує 0,3 проміле. Однак нульова толерантність застосовується до осіб віком до 21 року, а також до нових водіїв протягом випробувального терміну.

Електроскейтборди

Електроскейтборд - це вид транспорту, який не знайомий з німецьким законодавством і ще не віднесено до будь-якої категорії транспортних засобів. Таким чином, катання на скейтборді дозволено тільки на приватній території. У Німеччині не можна кататися на електроскейтборді в громадських місцях, наприклад на дорогах. Це стосується і так званих ховербордів.

Це пов'язано з тим, що відповідно до Постанови про дозвіл дорожнього руху (StraßenverkehrsZulassungs-Ordnung, далі «StVZO») і Постановою про ліцензування транспортних засобів (FahrzeugZulassungsverordnung, далі «FZV»), транспортні засоби з розрахунковою швидкістю понад 6 км/год повинні мати сидіння, кермо, гальма, освітлення і дзеркало заднього виду. Електроскейтборди за своєю природою не мають сидіння або керма, але вони

все одно швидше 6 км/год. Тому дороги загального користування в Німеччині для них заборонені.

ІСПАНІЯ

Електричні велосипеди

Згідно з інструкцією 19/V-134, виданої Головним транспортним управлінням (Dirección General de Tráfico), велосипеди вважаються електричними велосипедами, якщо в них електродвигун відключається, коли водій припиняє крутити педалі, їх максимальна швидкість не перевищує 25 км/год, а потужність не перевищує 0,25 кВт. До таких електровелосипедів застосовуються ті ж правила, що і до велосипедистів. Тому в першу чергу можна кататися з ними по велосипедних доріжках, а, можливо, і по дорозі. Однак ці електровелосипеди повинні мати маркування CE.

І навпаки, електричні велосипеди, електродвигун яких виконує роботу, навіть коли водій не крутить педалі, або які мають більш високу потужність або швидкість, вважаються «мотор-колесом», тобто категорією L1e-A (макс. швидкість до 25 км/год) або мопедом, тобто категорії L1e-B (макс. швидкість до 45 км/год). Ці електричні велосипеди не повинні їздити по тротуарах і велосипедних доріжках і, навпаки, повинні мати дозвіл і діючий технічний огляд. Їх оператор повинен забезпечити страхування відповідальності, реєстрацію в реєстрі транспортних засобів та реєстрацію дорожнього податку. Водій електровелосипеду зобов'язаний носити шолом, мати відповідні водійські права і відповідати мінімальному віку, і, ВАЖЛИВО, не повинен мати навушники або використовувати мобільний телефон під час їзди. Якщо електровелосипед має максимальну швидкість вище 45 км/год, він вважається мотоциклом, тому його водій повинен дотримуватися правил для мотоциклістів, у нього, серед іншого, повинен бути номерний знак.

Електросамокати

Правова система Іспанії містить загальне законодавство про електронні скутери з 10 листопада 2020 року, коли був виданий Королівський указ № 970/2020. Цим указом були внесені поправки в «Загальні правила дорожнього руху» (Королівський указ № 1428/2003 від 21 листопада 2003 року, Reglamento General de Circulación), а також внесені поправки в «Загальні правила дорожнього руху», які були прийняті в якості Королівського указу . Указ № 2822/1998 від 23 грудня 1998 (Reglamento General de Vehículos).

До загальноприйнятих правил експлуатації електросамокату відносяться:

- Максимально дозволена швидкість 25 км/год. Недотримання цього правила може спричинити за собою штраф в розмірі до 500 євро і вилучення транспортного засобу.

- Власник електросамокату зобов'язаний надати сертифікат про відповідність транспортного засобу стандартам СЕ.
- Електроскутери не можна використовувати на тротуарах і пішохідних зонах, міжміських дорогах, автомагістралях і тунелях.
- Електросамокат в першу чергу слід використовувати на велосипедній інфраструктурі. Важливе правило - пішоходи мають пріоритет перед водіями електросамокатів.
- Не можна керувати транспортним засобом в стані алкогольного сп'яніння або у навушниках.
- Одночасно на електросамокаті може кататися не більше 1 людини.

Таким чином, текст Королівського указу № 970/2020 регулює технічні вимоги та умови, що пред'являються до особистих мобільних транспортних засобів, які формально вважаються транспортними засобами. Королівський указ також встановлює технічні вимоги до прокату електросамокатів. Він також передбачає обов'язок оператора мати технічну документацію з технічними характеристиками і супровідний лист. Електроскутери вважаються автотранспортними засобами і можуть відноситися до категорії L1e-A (макс. швидкість до 25 км/год) або категорії L1e-B (макс. швидкість до 45 км/год), тобто категорія «мопед». Якщо електросамокат розвиває максимальну швидкість вище 45 км/год, він вважається мотоциклом. Реєстраційний номер, каска і страхування відповідальності не є обов'язковими, якщо тільки електросамокат не рахується мотоциклом.

Однак регулювання як і раніше в значній мірі залишено на розсуд окремих міст, тому кожен має більш-менш різний правовий режим.

У 2018 році в Барселоні загинула найперша жертва аварії, викликаній водієм електроскутера. У той же час в 2017 році місто прийняло поправку до Постанови про пішоходів і транспортних засобах 1998 (*Ordenança de circulació de vianants i de cars*) умови експлуатації електросамокатів. Електросамокати відносяться до категорії А (до 25 кг) або категорії В (до 50 кг). Мінімальний вік для їх використання - 16 років.

В цілому, електросамокати тільки категорії А можуть переміщатися по пішохідній зоні і, крім того, тільки зі швидкістю до 10 км/год. У парку або на велосипедній доріжці, розташованій на тротуарі, можна кататися на електросамокатах категорій А та В, але максимальна швидкість все одно становить всього 10 км/год. У разі велосипедної доріжки по дорозі обмеження швидкості збільшується до 30 км/год. На дорозі, де немає велосипедної доріжки, електросамокати можуть їздити тільки в тому випадку, якщо максимально дозволена швидкість на цій дорозі встановлена не більше 30 км/год. Електросамокати категорії А їздити по дорозі можуть тільки в тому випадку, якщо їх максимальна швидкість не менше 20 км/год.

Електросамокати можна паркувати тільки в спеціально відведених місцях. Забороняється блокувати електросамокати за дерева, світлофори, лавки і інші частини міських меблів, якщо їх робота може бути порушена. Шолом є обов'язковим при комерційній оренді електросамокатів категорії А, а також для всіх користувачів електросамокатів категорії В. В інших випадках рекомендується використання шолома. В обов'язкове оснащення всіх електросамокатів входять гальма, світловідбиваючі елементи, фари і дзвінок.

У Мадриді правовий режим для електросамокатів регулюється Положенням про сталої мобільності від 5 лютого 2018 року (Ordenanza de Movilidad Sostenible; також з додатками тут). Використання електросамокатів дозволено на трасах і смугах для велосипедистів, а також на дорогах, де дозволена швидкість до 30 км/год. Також дозволено рух по тротуарах, але в цьому випадку тільки зі швидкістю до 5 км/год. Обов'язкове обладнання включає дзвінок, гальма і освітлення. Мінімальний вік - 15 років. Діти до 16 років повинні носити шолом. Паркуватися можна тільки у відведених для цього місцях чи на узбіччі, якщо для пішоходів залишено простір 3 метри і місцеві дорожні знаки не перешкоджають цьому. Категорично заборонено паркуватися на зупинках громадського транспорту, стоянках таксі і т. д.

Електроскейтборди

Робота електроскейтбордов не регулюється на національному рівні в Іспанії і, ймовірно, юридично неможлива, крім як на приватній території. Винятком є місто Барселона, яка дозволила використання електроскейтбордов в рамках поправки до Правил для пішоходів і транспортних засобів, які ставлять електроскейтборди нарівні з електроскутерами.

ШВЕЙЦАРІЯ

Електричні велосипеди

Відповідне законодавство міститься, зокрема, у Федеральному законі RS 741.01 про дорожній рух (Loi fédérale sur la circulation routière), а також в Положенні про технічні вимоги до дорожніх транспортних засобів (Постанова про вимоги технічних вимог до дорожніх транспортних засобів, далі "OETV"), в Регламенті щодо офіційного затвердження типів дорожніх транспортних засобів (Ordonnance sur la réception par type des véhicules routiers) і в Положенні про правила дорожнього руху (Ordonnance sur les règles de la circulation routière).

Швейцарський закон також розрізняє «повільні» і «швидкі» електровелосипеди (пересування за допомогою педалей до 25 км/год і до 45 км/год відповідно), причому обидві категорії вважаються велосипедами, і їх водії підкоряються тим же правилам, що і велосипедисти. Мінімальний вік для їзди на повільних і швидких електровелосипедах - 14 років. Велосипедисти з 16 років можуть їздити на повільному електровелосипеді без водійських прав. Діти у віці від 14 до 16 років можуть їздити на повільному електровелосипеді тільки при наявності спеціальних водійських прав для електровелосипедів (категорія M) 30

Кожен електровелосипед повинен бути обладнаний освітленням, відбивачами, звуковим сигналом попередження і гальмами. Водій як повільного, так і швидкого електровелосипеда повинен використовувати велосипедні доріжки, якщо такі є. Крім того, водій повільного електровелосипеду також може їздити по дорозі, позначеній дорожнім знаком «Мотоцикли заборонені». Водій швидкого електронного велосипеда може їхати по цій дорозі, тільки якщо він вимкне двигун.

Законодавство Швейцарії про електронні велосипедах довгий час вважалося прогресивним, оскільки воно полегшувало використання високошвидкісних електровелосипедів зі швидкістю до 45 км/год), у той час як більшість інших європейських правових систем розглядають високошвидкісні електровелосипеди як мотоцикли та тільки електричні велосипеди з максимальною швидкістю 25 км/год (що, звичайно, пов'язано з Регламентом про офіційне затвердження дво- або триколісних транспортних засобів і наглядом за ринком цих транспортних засобів).

Водій швидкого електровелосипеду (тобто зі швидкістю вище 25 км/год) повинен мати посвідчення водія (як мінімум категорії M), шолом, реєстраційний знак, а також купувати віньєтку («штамп автомагістралі») кожен рік. Цікаво, що жертви дорожньо-транспортних пригод отримують компенсацію з Швейцарського національного гарантійного фонду, навіть якщо учасником аварії є водій електровелосипеду. Фонд може вимагати

частину або всю компенсацію, виплачену винним в аварії, в рамках так званого регресу. Це вигідно для постраждалих, оскільки винуватці нещасних випадків часто можуть виявитися нездатними платити компенсацію або бути платоспроможними.

Більш детальну інформацію можна отримати зі збірки основних правил і положень, що стосуються реєстрації та експлуатації електровелосипедів, електросамокатів та інших засобів пересування, випущених Федеральним управлінням шосейних доріг (FEDRO).

Електросамокати

Згідно ст. (A) і (b) Регламенту про технічні вимоги до дорожніх транспортних засобів (Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge, далі «VTS») електроскутери вважаються електричними велосипедами. Як і у випадку з електровелосипедами, швейцарський закон розрізняє «повільні» і «швидкі» електросамокати.

Повільні електросамокати можуть мати потужність тільки до 500 Вт і максимальну розрахункову швидкість до 20 км/год. Однак не кожен електросамокат з такими параметрами може їздити по дорогах загального користування. Як, наприклад, в Німеччині, електросамокат певного типу повинен бути офіційно схвалено як тип і в той же час для використання на дорогах. До схвалених «повільних» електросамокатів застосовуються ті ж правила дорожнього руху, що і до велосипедів, що впливає зі статті 42 (4) Правил дорожнього руху (Verkehrsregelnverordnung, далі «VRV»).

У першу чергу, можна їздити на «повільному» електросамокаті велосипедними доріжками і, навпаки, не можна їздити по тротуару і в пішохідній зоні (проте дорожня адміністрація може встановити дорожній знак по-різному). Обов'язок мати шолом не обмовляється, так само як і наявність реєстраційного знака і страховки відповідальності. На електросамокаті можна їздити з 16 років без водійських прав і з 14 років з водійськими правами групи М. На ньому також можна їздити з вмістом алкоголю в крові до 0,5 проміле, що, звичайно, тільки відноситься до дорослих.

Швейцарський закон також визнає так звані «швидкі електроскутери», які можуть розвивати швидкість до 45 км/год і мати потужність до 1 кВт. Ці більш швидкі електроскутери повинні мати технічну ліцензію, реєстраційний знак (стаття 72 Постанови про дозвіл дорожнього руху, Verkehrszulassungsverordnung), а також страхування відповідальності (стаття 38 Постанови про дорожній страхування, Verkehrsversicherungsverordnung).

Електросамокати

До управління «швидким» електросамокати застосовуються ті ж правила, що і до управління «швидкими» електровелосипедами. Так, наприклад, у водія повинен бути шолом, мінімальний вік становить 14 років, а дітям у віці від 14 до 16 років необхідні водійські права групи М. для управління швидким електронним велосипедом. Особам старше 16 років більше не потрібні водійські права.

Обов'язкове оснащення кожного електросамокату включає в себе передній і задній ліхтар, дзвінок, задній і передній гальма і задній червоний відбивач площею не менше 10 см² (Статті 175 - 178b VTS).

Електроскейтборди

В даний час правила дорожнього руху Швейцарії жодним чином не регулюють використання електроскейтбордів. Це означає, що електроскейтборди можна використовувати тільки на недержавній приватній території. Тому заборонено їздити з ними по тротуарах, велосипедних доріжках, дорогах або пішохідній зоні. Неможливо кататися на електроскейтборді на стоянці супермаркетів, які зазвичай є приватними, але є загальнодоступними (загальнодоступними), і тому тут не можна кататися на електроскейтборді.

Це пов'язано з тим, що електроскейтборд - на відміну від електроскутера - не відповідає визначенню «легкий мотоцикл», але не відповідає визначенню «подібного транспортного засобу обладнання», такого як звичайний скейтборд, ролики і так далі (які можна використовувати на тротуарі), тому що у електроскейтборда є власний привід. Той же висновок відноситься і до моторизованих роликів.

До сігвеїв, моноциклів і інших самобалансуючих пристроїв застосовуються інші правила, які регулюються ст. г) VTS. Ці транспортні засоби можуть мати потужність до 2 кВт і максимальну швидкість 20 км / ч. Вони також потрапляють в категорію електровелосипедів. У будь-якому випадку їм потрібен номерний знак і страхування відповідальності (статті 34-38 Указу про страхування транспорту), якщо вони будуть використовуватися на дорогах загального користування.

ДЖЕРЕЛА

- Загальна інформація

ДЕДІУ, Горацій. Визначення мікромобільності [онлайн]. [2021-03-24].
Доступно за адресою: <https://micromobility.io/blog/2019/2/23/the-micromobility-definition>

Чехія

МІНІСТЕРСТВО ТРАНСПОРТУ. Думка про використання електронних велосипедів. Також є за адресою:

[https://www.mdcz.cz/getattachment/Dokumenty/Silnicni-doprava/Legislativa-silnicni-doprava-\(1\)/Silnicni-doprava-metodika-MD/Metodicky-pokyn_elektrokola_elekrobezky.docx.aspx](https://www.mdcz.cz/getattachment/Dokumenty/Silnicni-doprava/Legislativa-silnicni-doprava-(1)/Silnicni-doprava-metodika-MD/Metodicky-pokyn_elektrokola_elekrobezky.docx.aspx)

HOLUBÁŘ, Адам. Чи допускає чинне законодавство пересування електросамокатів там, де ми зазвичай їх зустрічаємо? [Онлайн]. 23.11.2020 [2021-04-21]. Доступно за адресою: https://www.pravniprostor.cz/clanky/ostatni-pravo/pripousti-soucasna-pravni-uprava-pohybelektrokolobezek-tam-kde-se-s-nimi-bezne-setkavame#_ftn4

ВОВК, Карел. Мінтранс: електроскутер нічого робити на тротуарі. Lupa.cz [онлайн]. 28.09.2019 [2021-04-21]. Доступно за посиланням: <https://www.lupa.cz/aktuality/ministerstvo-dopravyelektrokolobezky-nemaji-na-chodniku-co-delat/>

Данія

БЕРГГРІН, Джеспер. Електровелосипеди тепер можуть зійти з розуму на датських велосипедних доріжках [онлайн]. 2.6.2018 [2021-4-30]. Доступно за адресою: <https://cleantechnica.com/2018/07/02/e-bikes-can-now-go-crazy-fast-in-danish-bike-lanes/>

Міністр Фортрей: Швидка електронна пошта [онлайн]. [2021-4-30]. Доступно за адресою: <https://www.dr.dk/nyheder/politik/minister-fortryder-hurtig-elcykel-kraever-korekort>

Лофт над Ель-Лебехюлем і Копенгагеном [онлайн]. Копенгагенський муніципалітет [2021-4-30]. Доступно за адресою: <https://www.kk.dk/nyheder/loft-over-el-loebenhjul-i-koebenhavn>

Забезпечення нових правил досліджень для малих автомобілів [онлайн]. Міністерство транспорту [2021-4-30]. Доступно за адресою: <https://www.trm.dk/nyheder/2018/bredenighed-om-nye-forsogsordninger-for-smaa-motoriserede-koeretoerj/>

Forsøgsordning for speed pedelecs [онлайн]. Færdselsstyrelsen [2021-4-30]. Доступно за адресою: <https://fstyr.dk/da/Krav-til-koeretoerj/Regler-for-koeretoerj/Forsogsordninger-formotoriserede-koeretoerj#forsogsordning-for-speed-pedelecs>

Франція

Електричні скутери у Франції [онлайн]. Європейський центр споживачів, Франція, 2020 [2021-4-29]. Доступно за адресою: <https://www.europe-consommateurs.eu/en/travelling-motor-vehicles/motorvehicles/electric-scooters-in-france.html>

Loi du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités [онлайн]. Громадське життя [2021-4-30]. Доступно за адресою: <https://www.vie-publique.fr/loi/20809-loi-du-24-decembre-2019-dorientation-des-mobilites-lom>

Електроскутер: Das sind die Regeln im Ausland für die trendigen Roller [онлайн]. ADAC [2021-03-24]. Доступно за адресою: <https://www.adac.de/verkehr/recht/verkehrsvorschriften-ausland/e-scooter-regelnausland/>

ДЕ Шаванон, Мішель. Уряд Франції регулює використання електричних степ-самокатів, застосовуючи законодавство [онлайн]. [2021-4-30]. Доступно за адресою: https://www.bike-eu.com/laws-regulations/nieuws/2019/07/french-government-regulates-use-of-electric-step-scooters-by-applying-legislation-10136118?_ga=2.227008925.1482483008.1619698277-847459914.1619698277

РИБЕЙРО, Клаудіа. Огляд політики щодо електросамокатів в європейських країнах [онлайн]. Елтіс [2021-4-30]. Доступно за адресою: <https://www.eltis.org/resources/case-studies/overview-policy-relating-scooters-european-countries>

Торгівля автоцистернами для електричних велосипедів: Франція пропонує фінансове стимулювання. Рейтер [онлайн]. [2021-4-30]. Доступно за адресою: <https://www.reuters.com/technology/trading-clunkers-electric-bikesfrance-moves-offer-financial-incentive-2021-04-11/>

BEEDHAM, Matthew. Франція дає громадянам 3000 доларів, щоб вони позбулися машини і придбали електровелосипед [онлайн]. [2021-4-30]. Доступно за посиланням: <https://thenextweb.com/news/france-cash-for-clunkerssubsidy-ebikes-ev>

КАРНІ, Ігор. Яке законодавство поширюється на швидкісні електричні велосипеди у Франції? [Онлайн]. [2021-4-30]. Доступно за адресою: <https://easybiking.com/what-is-the-legislation-for-speed-electric-bikes-in-france/>

Уолтерс, Кенн. Електричні велосипеди, скутери та транспортні засоби та як залишатися законними ... [онлайн]. 13.8.2019 [2021-5-4]. Доступне з: <https://www.javeaconnect.co.uk/electric-bikes-scooters-andvehicles-and-how-to-stay-legal/>

• Швейцарія

Велоспорт у Швейцарії [онлайн]. Швейцарський Бундесканцлей [2021-4-30]. Доступний з: <https://www.ch.ch/en/cycling-switzerland/>

• Австрія

Грайте на вулиці [онлайн]. [2021-03-19]. Доступно за адресою: https://www.oesterreich.gv.at/themen/freizeit_und_strassenverkehr/spielen_auf_der_strasse.html PI 5.406 22

- Німеччина

Ховерборд і електронний скейтборд: краще в дорожньому русі. ADAC [онлайн]. [2021-03-24]. Доступно за адресою: <https://www.adac.de/rund-umsfahrzeug/elektromobilitaet/elektrofahrzeuge/hoverboard/>

- Іспанія.

Електричні велосипеди в Іспанії - відмінності і закон [онлайн]. 10.12.2016 [2021-5-1]. Доступно за адресою: <https://www.citizensadvice.org.es/faq/electric-bikes-differences-law/>

Нові закони: Іспанія планує вжити заходів щодо електросамокатів [онлайн]. 7.10.2019 [цит. 2021-5-1]. Доступно за адресою: <https://www.thelocal.es/20191007/new-laws-spain-plans-crackdown-on-electric-scooters/>

Уолтерс, Кенн. Електричні велосипеди, скутери та транспортні засоби та як залишатися законними ... [онлайн]. 13.8.2019 [2021-5-4]. Доступне: <https://www.javeaconnect.co.uk/electric-bikes-scooters-andvehicles-and-how-to-stay-legal/>

Швейцарія

Велоспорт у Швейцарії [онлайн]. Швейцарський Бундесканцлей [2021-4-30]. Доступний з:

<https://www.ch.ch/en/cycling-switzerland/>

Re: електросамокат - правила? [Онлайн]. [2021-5-1]. Доступно за посиланням: <https://www.englishforum.ch/2719311-post2.html>

Де я можу їздити на електромобілях (E-stackers, E-trotinett, Monowheel, Smart Wheel, E-Skateboard і порівнювати)? BFU (Центр запобігання нещасним випадкам) [онлайн]. [Почуття. 2021-03-24]. Доступно за адресою: <https://www.bfu.ch/de/services/rechtsfragen/e-fahrzeuge>

Електронний скутер: Це закони закордон для модних скутерів [онлайн]. ADAC [цит. 2021-03-24]. Доступне: <https://www.adac.de/verkehr/recht/verkehrsordnung-ausland/e-scooter-regelausland/> <https://www.adac.de/verkehr/recht/verkehrsvorschriften-ausland/e-scooter-regelnausland/>