



**Краснодарский университет МВД России
Ставропольский филиал**

**Разработка научно обоснованных условий допуска к
участию в дорожном движении пользователей
электросамокатов, моноколёс и иных средств
индивидуальной мобильности с учётом их технических
характеристик и конструктивных особенностей**

Методические рекомендации

Ставрополь

2023

УДК 351
ББК 67.401.133
Р17

Разработка научно обоснованных условий допуска к участию в дорожном движении пользователей электросамокатов, моноколёс и иных средств индивидуальной мобильности с учётом их технических характеристик и конструктивных особенностей: методические рекомендации / авт.-сост. А.А. Ефимов, А.И. Трусов. – Ставропольский филиал Краснодарского университета МВД России, 2023. – 180 с.- Текст: непосредственный.

А в т о р ы:

А.А. Ефимов, доцент кафедры административного права и административной деятельности Ставропольского филиала КрУ МВД России, кандидат педагогических наук (введение, глава 2, заключение);

А.И. Трусов, старший преподаватель кафедры административного права и административной деятельности Ставропольского филиала КрУ МВД России, кандидат юридических наук (введение, глава 1, заключение).

На основе проведенного анализа российского законодательства, а также зарубежного опыта правового регулирования использования отдельных видов средств индивидуальной мобильности, выработаны с учётом технических характеристик и конструктивных особенностей средств индивидуальной мобильности обоснованные условия допуска лиц к их управлению, а также предложения позитивной правовой регламентации для совершенствования российского законодательства.

Методические рекомендации предназначены для руководителей и сотрудников органов внутренних дел, государственных служащих и других практических работников, сотрудников научных организаций, преподавателей, курсантов, слушателей образовательных организаций МВД России.

УДК 351
ББК 67.401.133

© СФ КрУ МВД России, 2023
© Ефимов А.А., Трусов А.И. ,
составление, 2023

Содержание

Введение.....	4
Глава 1. Понятие, сущность и проблемы широкого использования средств индивидуальной мобильности.....	7
§1. Понятие, виды и технические характеристики средств индивидуальной мобильности.....	7
§2. Аварийность и её профилактика при использовании средств индивидуальной мобильности.....	45
Глава 2. Особенности и проблемы законодательного регулирования использования средств индивидуальной мобильности.....	58
§1. Практика законодательного регулирования и использования средств индивидуальной мобильности в зарубежных странах.....	58
§2. Перспективные направления государственного регулирования и совершенствования действующего законодательства в сфере использовании средств индивидуальной мобильности.....	114
Заключение.....	155
Список использованных источников.....	158

ВВЕДЕНИЕ

За последние два-три года значительно увеличилась интенсивность движения таких индивидуальных средств передвижения как средства индивидуальной мобильности (далее - СИМ) не только по тротуарам, но и проезжим частям улиц населенных пунктов, что представляет существенную опасность как для пешеходов, автомобилистов, мотоциклистов, других участников дорожного движения, так и для лиц, управляющих ими. В 2020 году с участием СИМ произошло 331 дорожно-транспортное происшествие (далее - ДТП), в котором погибли 6 и были ранены 347 человек. В 2021 году зарегистрировано 672 ДТП с участием СИМ, в результате которых погибли 20 человек, в том числе 1 несовершеннолетний в возрасте до 16 лет. Ранения получили 704 человека, в числе которых 133 ребенка в возрасте до 16 лет. Отсутствие адекватного правового регулирования значительно затрудняет оформление ДТП, установление виновника и возмещения вреда¹.

Согласно Правилам дорожного движения (далее – ПДД) лица, использующие СИМ относятся к пешеходам. СИМ по некоторым техническим характеристикам могут приравниваться к велосипедам, следовательно управляющие ими лица – к велосипедистам, в связи с чем на них могут быть распространены правовые и технические нормы, регулирующие правила поведения велосипедистов, а также правила, регламентирующие ответственность велосипедистов за совершение правонарушений². Однако с учётом характерных конструктивных особенностей данные правила должны быть усовершенствованы и расширены.

Кроме того, стоит разграничивать СИМ в зависимости от максимальной скорости, которую они могут развивать, при этом, приравнивание СИМ к категории мопедов повлечет необходимость осуществления их проезда только

¹ Жукова, Н.А. К вопросу о правовом регулировании отношений, связанных с использованием электросамокатов / Н.А. Жукова, Н.П. Сычев // Научное наследие. 2021. № 68. С. 57-59.

² Бутова, И.Л. О некоторых проблемах правового регулирования новых видов транспортных средств с электродвигателем / И. Л. Бутова, М. В. Рудов // Имущественные отношения в РФ. 2020. № 2 (217). С. 84-93.

по проезжей части, что в связи с конструкцией СИМ приведет к значительному увеличению жертв и ДТП с их участием. Это может быть связано с тем, что даже небольшие препятствия на дорожном покрытии (например, ямы, выбоины и др.) способны повлечь за собой падение с СИМ либо попадание его под колёса проезжающего мимо транспорта.

Такие проблемы как недостаточная безопасность дорожного движения, включая видимость транспортных средств, на пересечениях и пешеходных переходах; отсутствие статуса участников дорожного движения, использующих современные технические средства передвижения, в том числе электросамокаты, гироскутеры, мотоколёса, сигвеи и другие; отсутствие возможности предоставления преференций для лиц, управляющих средствами индивидуальной мобильности; ограниченная сфера применения фиксации административных правонарушений специальными техническими средствами, работающими в автоматическом режиме, - требуют разработки Министерством внутренних дел РФ методических рекомендаций, в связи с чем, в Краснодарский университет МВД России из Главного управления МВД России по Ставропольскому краю поступила заявка о проведении исследования и подготовке методических рекомендаций «Разработка научно обоснованных условий допуска к участию в дорожном движении пользователей электросамокатов, моноколёс и иных средств индивидуальной мобильности с учётом их технических характеристик и конструктивных особенностей».

В совокупности обозначенная проблематика обуславливает актуальность научно-исследовательской работы.

Объект исследования - общественные отношения, возникающие в процессе допуска и участия в дорожном движении пользователей средств индивидуальной мобильности.

Предмет исследования является совокупность нормативных правовых актов, регулирующих общественные отношения, возникающие в процессе допуска и участия в дорожном движении пользователей средств индивидуальной мобильности, статистические данные о состоянии дорожно-

транспортного травматизма с участием лиц, использовавших данные средства передвижения, правоприменительная практика, а также совокупность научно обоснованных мнений по обозначенной теме.

Цель проведения исследования: разработка методических рекомендаций по допуску и участию в дорожном движении пользователей средств индивидуальной мобильности с учётом технических характеристик и конструктивных особенностей, отсутствие которых затрудняет деятельность инспекторов ГИБДД по обеспечению безопасности дорожного движения и привлечению указанных лиц к административной ответственности.

Задачи исследования:

1. Изучить понятие, виды и технические характеристики средств индивидуальной мобильности.
2. Проанализировать аварийность при использовании средств индивидуальной мобильности.
3. Представить практику законодательного регулирования и использования средств индивидуальной мобильности в зарубежных странах.
4. Обозначить перспективные направления государственного регулирования и совершенствования действующего законодательства в сфере использования средств индивидуальной мобильности.

Методика исследования: метод познания социальных, общественных явлений и процессов, частнонаучные методы познания (сравнительно-правовой, формально-логический, системно-структурный, метод правового моделирования), анализ статистических материалов, исследование документов.

Структура исследования обусловлена логикой исследования и включает: введение, две главы, заключение и список использованных источников.

ГЛАВА 1. ПОНЯТИЕ, СУЩНОСТЬ И ПРОБЛЕМЫ ШИРОКОГО ИСПОЛЬЗОВАНИЯ СРЕДСТВ ИНДИВИДУАЛЬНОЙ МОБИЛЬНОСТИ

§ 1. Понятие, виды и технические характеристики средств индивидуальной мобильности

Проблема правового регулирования участия электросамокатов, сигвеев, моноколес и других электрических транспортных средств, получивших название «средства индивидуальной мобильности» (далее – СИМ), несмотря на отсутствие до сих пор легального закрепления данного термина в дорожном движении и ответственности за правонарушения в этой сфере, становится все более актуальной. Указанные средства значительно повышают мобильность человека, а также решают вопросы экономии времени, денежных средств, что значимо в современных социально-экономических условиях³.

В соответствии с законодательством РФ, участники дорожного движения, делятся на три категории: водитель, пассажир или пешеход (п. 1.2 ПДД). Водители СИМ не выделяются как отдельные участники дорожного движения. Все они вынуждены взаимодействовать между собой в стремлении преодолеть максимальное расстояние за минимальное количество времени, находясь в одной дорожной среде. Такое взаимодействие обуславливает вероятность ДТП, которые государство стремится минимизировать, обеспечивая безопасность такого движения, для чего разрабатывает и принимает целый комплекс мер организационно-технического и правового воздействия.

В большинстве случаев, такие меры направлены на водителей транспортных средств, так как традиционно, именно с ними ассоциировалась скорость передвижения и именно они управляют источниками повышенной опасности (п. 10.1 ПДД). Однако, в последние годы, появились такие транспортные средства, которые используются для передвижения по тротуарам,

³ Верещак, С.Б. Средства индивидуальной мобильности: проблемы правового регулирования участия в дорожном движении и административной ответственности / С.Б. Верещак, А.В. Верещак, Л.А. Абрамова // Право и практика. 2020. С. 75-78.

пешеходным переходам, в границах пешеходных зон, со скоростью значительно превышающей скорость обычных пешеходов. К ним относятся электровелосипеды, электрические роликовые коньки, самокаты, электросамокаты, скейтборды, электроскейтборды, гироскутеры, гироборды, лонгборды, сигвеи, моноколеса и иные аналогичные средства (СИМ). Они быстро завоевали свою популярность, особенно в крупных городах, так как имеют следующие преимущества: в рамках правового поля отнесены к категории «пешеходы», не требуют получения разрешений на управление или подтверждение навыков такого управления, не имеют ограничений скоростного режима, допустимо управление в состоянии опьянения, мобильны, экономичны, бесшумны, компактны, экологичны, мощны и другие. Помимо этого, росту популярности способствует регулярное улучшение технических характеристик, повышение качественных показателей в новых моделях, развитие сервисов аренды, постепенное снижение стоимости и др.

Некоторые авторы связывают популярность СИМ ещё и со стремительно растущим интересом у подростков и молодежи к занятиям экстремальными видами спорта, в первую очередь скейтбордом, самокатами и роликами. При этом, констатируют недостаточный уровень развития современной спортивной инфраструктуры для занятий таким спортом⁴. Иными словами, если бы такая инфраструктура была развита на достаточном уровне, не было бы и такой популярности.

Изучение популярности СИМ не является целью нашего исследования, но мы констатируем её наличие и попробуем разобраться в причинах её возникновения в настоящее время.

До недавнего времени, признаком успешности в нашем обществе считалось наличие личного автомобиля. Но на сегодняшний день эти приоритеты уже смещены, в связи с появлением и широким развитием транспортных услуг, предоставляемых, как правило, путём онлайн-

⁴ Еремин, И.Б. Спортивная инфраструктура как фактор развития экстремальных видов спорта / И.Б. Еремин, Д.В. Грук // Ученые записки университета имени П.Ф. Лесгафта. 2020. № 11 (189). С. 180-185.

коммуникаций, и благодаря доступной каждому стоимости таких услуг (например, как использование СИМ). Рядовому гражданину, активно пользующемуся транспортными услугами, не нужно обслуживать используемое транспортное средство, регистрировать его или ставить на учёт, заботиться о необходимости его заправки, страхования или искать свободное парковочное место. А в отличие от традиционного общественного транспорта, такие услуги становятся более удобными и доступными, позволяют увеличить скорость передвижения, при этом заботятся об окружающей природной среде и являются составной частью здорового образа жизни.

Безусловно, такие факторы, привлекательные для большого количества людей (преимущественно молодёжного возраста), способствуют внедрению и развитию альтернативных видов мобильности в городскую среду. Поэтому и стратегия городского развития с 2000-х годов изменилась от «города для автомобилей» до «города для людей»⁵, а эффективность такой мобильности теперь лежит в основе экономического развития крупных городов⁶. Например, в Москве за 3 года общий парк арендных самокатов вырос до 25 тысяч штук – на 733%⁷. На 2021 год в России действует множество кикшеринговых компаний. Самые крупные из них: Urent, Whoosh, Карусель, Emotion и Lite – общий парк СИМ этих сервисов достигает 78 тысяч штук по всей России. При этом рынок кикшеринга в России имеет большой потенциал для дальнейшего роста. Если провести сравнение с европейскими городами, то в Стокгольме на 1000 жителей приходится 19 самокатов, во Франкфурте – 12. В то время как в российских городах плотность электросамокатов – 1,8-2,2 штук на 1000 человек⁸. Вырос спрос и на самокатные экскурсии, однако, большинство респондентов склоняются к использованию самокатов на мускульной тяге, а не

⁵ Вучик, В.Р. Транспорт в городах, удобных для жизни / В.Р. Вучик // Территория будущего. 2011.

⁶ Завьялов, Д.В. Эволюция концепции городской мобильности / Д.В. Завьялов, О.В. Пищикова, О.В. Сагинова // Экономика, предпринимательство и право. 2020. № 2. С. 309-320.

⁷ Официальный сайт Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы [Электронный ресурс]. - URL: https://transport.mos.ru/mostrans/all_news/108222 (дата обращения: 01.08.2022).

⁸ 400 тысяч самокатов и 50 миллионов пользователей. Что будет с кикшерингом через 3 года // Интернет-сайт сетевого издания «Трушеринг» [Электронный ресурс]. URL: <https://truesharing.ru/tp/28275/#1> (дата обращения: 01.08.2022).

электросамокатов⁹.

Таким образом, популярность СИМ не вызывает никаких сомнений, как и перспективы её дальнейшего роста в России, при этом, масштабное использование СИМ породило ряд проблемных моментов в общественной жизни россиян, которые обусловлены правовой неурегулированностью использования для передвижения таких транспортных средств. Указанные проблемы возникли достаточно давно, однако ряд исследователей считают пиком их обострения именно 2017 год¹⁰.

Всё дело в том, что СИМ оказывает существенное влияние на безопасность общественных отношений в сфере дорожного движения, так как их бесконтрольное использование создаёт дополнительные опасности для других участников такого движения. Подобное использование должно быть учтено в регулировании дорожного движения, а отсутствие соответствующей реакции со стороны государства может привести к серьёзным последствиям. И что бы не быть голословными, приведём некоторые данные неутешительной статистики.

В 2020 году с участием СИМ произошло 331 ДТП (+182,9%), в котором погибли 6 (+50%) и были ранены 347 (+184,4%) человек. В 2021 году зарегистрировано 672 (+67,5%) ДТП с участием СИМ, в результате которых погибли 20 (+185,7%) человек, в том числе 1 несовершеннолетний в возрасте до 16 лет. Ранения получили 704 (+67,2%) человека, в числе которых 133 (+54,6%) ребенка в возрасте до 16 лет. Указанные данные свидетельствуют о том, что использование СИМ создаёт негативное влияние на безопасность дорожного движения. При этом, в настоящее время, наблюдается тенденция по стремлению производителей к увеличению скоростных характеристик СИМ, которые развивают значительную скорость¹¹: отдельные модели

⁹ Кучумов, А.В. Проблемы безопасности при организации самокатных экскурсий / А.В. Кучумов, Я.С. Тестина // Техничко-технологические проблемы сервиса № 3 (57). 2021. С. 74-77.

¹⁰ Затолокин, А.А. Экономико-правовые меры решения проблем, связанных с использованием гироскутеров и электросамокатов / А.А. Затолокин, О.И. Вислогубова // Общество и право. 2021. № 3 (77). С. 98.

¹¹ Якимов, А.Ю. Установление и обеспечение соблюдения скоростного режима дорожного движения (проблемы и пути их решения) / А.Ю. Якимов // Современная наука. 2022. № 1. С. 13-20.

электросамокатов могут разогнаться до 100 км/ч, а моноколес – до 80 км/ч.¹²

Следует сразу оговорить отсутствие законодательного закрепления данного вида средств передвижения в качестве отдельного участника дорожного движения. И поэтому все исследователи данной проблемы поделились на два лагеря, одни предлагают регулировать использование СИМ, другие, считают такое регулирование излишним, в связи с наличием уже имеющегося законодательства, которое возможно использовать и в отношении СИМ.

На необходимость пересмотра правового статуса участников дорожного движения, передвигающихся на СИМ, обратил внимание и законодатель. Ведь такие параметры как относительная неустойчивость в совокупности с достаточно высокими скоростными характеристиками, существенно увеличивают риск попадания таких участников движения в ДТП. Более того, зачастую в качестве пользователей таких устройств выступают одни из наиболее виктимных участников дорожного движения – несовершеннолетние, которые могут не отдавать себе отчета в складывающейся дорожной ситуации и неадекватно реагировать на имеющиеся угрозы. Однако, позиция общества по данному вопросу не едина с позицией законодателя и большинство не считает какие-либо изменения необходимыми¹³. Считаем, позицию законодателя более аргументированной, так как основным принципом для регулирования дорожного движения является обеспечение его безопасности, что непосредственно связано с приоритетом жизни и здоровья граждан над быстротой, удобством или экономичностью транспорта.

Все обозначенные выше доводы обязывают нас проанализировать положения действующего законодательства, а так же предложенные российским законодателем и отдельными исследователями пути регулирования сложившихся общественных отношений и решения

¹² Якимов, А.Ю. Подходы к правовому регулированию использования отдельных разновидностей средств индивидуальной мобильности / А.Ю. Якимов // Современная наука. 2021. № 5. С. 53-61.

¹³ Мишина, Ю.В. К вопросу об участии в дорожном движении пользователей средств индивидуальной мобильности / Ю.В. Мишина // Правопорядок: история, теория, практика. 2020. № 1 (24). С. 44-46.

образовавшихся проблем.

Сразу отметим, что анализ действующего законодательства позволяет рассматривать лиц, управляющих СИМ в различных правовых статусах, что уже является большим законодательным пробелом. Вместе с тем, таких лиц могут приравнять к пешеходам, велосипедистам, управляющим мопедом, а в отдельных случаях даже к мотоциклистам.

Такая ситуация стала возможной в результате несовершенства отдельных норм нормативных правовых актов, регулирующих дорожное движение в нашей стране. Базовым документом в рассматриваемой области является Федеральный закон «О безопасности дорожного движения»¹⁴ (далее – ФЗ-196), который в статье 2, даёт определение участникам дорожного движения, перечисляя среди них: водителя транспортного средства (далее т/с), пешехода и пассажира т/с. Такое определение, по мнению отдельных исследователей, некорректно и имеет расхождение в определении терминологии¹⁵, а с нашей точки зрения, не включает в себя исчерпывающего круга участников дорожного движения, которые в равной степени имеют права и несут обязанности, предусмотренные ст. 24 данного закона¹⁶.

Важно правильное закрепление дефиниций именно на федеральном уровне, так как он является основой для определения участников дорожного движения в подзаконных актах, основным из которых является Постановление Совета Министров – Правительства РФ от 23.10.1993 г. № 1090 «О правилах дорожного движения»¹⁷.

К сожалению, не в одном из перечисленных документов нет никаких определений и дифференцированных правил по использованию СИМ, что на наш взгляд является примером отставания законодательного регулирования за

¹⁴ Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ (ред. от 29.11.2021) «О безопасности дорожного движения» // СПС Консультант Плюс.

¹⁵ Кадеева, А.С. Развитие инфраструктуры средств индивидуальной мобильности в Новосибирске / А.С. Кадеева под научным руководством А.Е. Гашенко // Ноэма. 2020. № 1 (4). С. 18-36.

¹⁶ Капустина, Е.Г. Административно-правовой статус отдельных субъектов административно-правовых отношений в сфере безопасности дорожного движения / Е.Г. Капустина // Закон и право. 2020. № 2. С.174-176.

¹⁷ Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 (ред. от 31.12.2020) «О Правилах дорожного движения» // СПС Консультант Плюс.

ходом технического прогресса.

СИМ как пешеход.

Отдельные авторы утверждают о возможности отнесения СИМ к различным категориям участников дорожного движения в зависимости от мощности двигателя и максимально возможной скорости¹⁸. Однако, учитывая современные скоростные характеристики СИМ, такое деление не может иметь отношение к пешеходам, ведь они не могут передвигаться с обозначенной ранее скоростью, а вот разделение СИМ на имеющих двигатель и не имеющих такого вполне логично¹⁹.

Согласно определения пешехода, данного в п. 1.2 ПДД, к нему так же приравниваются лица, передвигающиеся на роликовых коньках, самокатах и аналогичных устройствах. Именно это определение позволяет говорить о распространении на лиц, использующих СИМ, правил передвижения пешеходов, так как расширительное толкование перечня таких устройств, вполне допустимо из-за его технико-юридической конструкции, избранной законодателем. Надо сказать, что подобную юридическую технику следует признать неудачной и не отвечающей современным реалиям времени. И по мнению многих исследователей, отдельные СИМ (электросамокаты, электроскейтборды, сегвеи, гироскутеры, моноколеса) к таким аналогичным устройствам относиться не могут²⁰, даже если они малой мощности (до 0,25 кВт)²¹. Таким образом, мы полностью согласны с высказанными точками зрения, и не считаем допустимым уравнивание в правах и обязанностях пешеходов с лицами, использующими СИМ. В противном случае на таких лиц будут распространяться не только положения раздела 4 ПДД, но и иные

¹⁸ Лебедева, М.А. Проблемы определения административно-правового статуса лиц, использующих индивидуальные транспортные средства с электродвигателем / М.А. Лебедева // Журнал E-Scio. 2021.

¹⁹ Зейналов, Ф.Н. Включение участников управляющих средствами индивидуальной мобильности оснащенными электродвигателем в общественные отношения в сфере безопасности дорожного движения (правовой и организационный аспекты) / Ф.Н. Зейналов // Административное право и практика администрирования. 2021. № 4. С. 9-18.

²⁰ Соколов, Д.В. Проблема юридической ответственности новых участников дорожного движения / Д.В. Соколов // Транспортное право. 2021. № 3. С. 11 - 14.

²¹ Казаченок, В.В. Средства индивидуальной мобильности: вопросы правового регулирования / В.В. Казаченок // Вестник Казанского юридического института МВД России. 2021. № 2 (44). С. 165-170.

преимущества пешеходов перед другими участниками дорожного движения.

Другим аргументом, в пользу невозможности уравнивания обозначенных лиц является всё тоже определение пешехода, согласно которого это лицо, находящееся вне т/с, за исключением инвалидной коляски. Тогда как пользователи СИМ находятся на т/с. Мало того, в конструкции современных СИМ имеется довольно мощный двигатель, скоростные характеристики которого, наряду с его бесшумностью, позволяют оценивать такие устройства как источники повышенной опасности. Немаловажными являются и цели использования таких устройств, которые (в отличие от роликовых коньков и самокатах) не всегда связаны с развлечением²².

Именно цель использования, с точки зрения законодателя, определяет то или иное техническое устройство – т/с (ст. 2 ФЗ-196, п. 1.2 ПДД). И перед тем как сравнивать СИМ с т/с, рассмотрим общие требования для т/с, являющегося участником дорожного движения.

СИМ как транспортное средство.

Для допуска к участию в дорожном движении любого т/с, обязательно соблюдение нескольких требований:

1. Осуществление владельцем т/с обязательного страхования своей гражданской ответственности (ч. 3 ст. 16 ФЗ-196);
2. Постановка т/с на государственный учёт (ч. 3 ст. 15 ФЗ-196);
3. Проведение технического осмотра т/с (ч. 1 ст. 17 ФЗ-196);
4. Получение права на управление т/с (ч. 2 ст. 25 ФЗ-196) лицом, сдавшим соответствующий экзамен, при соблюдении определённых условий (ч. 1 ст. 26 ФЗ-196);

При этом следует оговорить невозможность постановки на государственный учёт т/с, водитель которого не застраховал свою гражданскую ответственность, а такое страхование возможно только после технического осмотра т/с.

²² Лебедева, М.А. Проблемы определения административно-правового статуса лиц, использующих индивидуальные транспортные средства с электродвигателем / М.А. Лебедева // Журнал E-Scio. 2021.

Соблюдение всех обозначенных правил необходимо для признания конкретного т/с участником дорожного движения, обладающим правами и обязанностями, предусмотренными ст. 24 ФЗ-196 и на которого распространяется Единый порядок дорожного движения на территории РФ (ч. 2 ст. 9 Федерального закона «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»²³).

Самое широкое понятие т/с приведено в ст. 4 Федерального закона «О государственной регистрации транспортных средств в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»²⁴. Именно к этому понятию апеллируют исследователи, аргументирующие возможность отнесения того или иного СИМ к т/с, так как оно содержит дополнительные признаки: т/с должно относиться к одной из категорий - «L», «M», «N»; быть на колесном ходу; мощность двигателя не должна превышать 4 кВт или максимальная конструктивная скорость не должна превышать 50 км/ч. Характеристики всех обозначенных категорий т/с определены в техническом регламенте Таможенного союза «О безопасности колёсных транспортных средств»²⁵ (далее - ТР ТС 018/2011).

Следует упомянуть об узком предмете регулирования данного закона, который посвящён только лишь регистрации т/с, а не их допуску к участию в дорожном движении. Однако, следует согласиться с тем, что положения обозначенных нормативных правовых актов нуждаются в оперативной корректировке, так как не включают в себя требований к новым разновидностям участников дорожного движения, таким как СИМ, а также к

²³ Федеральный закон от 29.12.2017 № 443-ФЗ (ред. от 11.06.2021) «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» // СПС Консультант Плюс.

²⁴ Федеральный закон от 03.08.2018 № 283-ФЗ (ред. от 30.12.2021) «О государственной регистрации транспортных средств в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» // СПС Консультант Плюс.

²⁵ Решение Комиссии Таможенного союза от 09.12.2011 № 877 (ред. от 21.06.2022) «О принятии технического регламента Таможенного союза «О безопасности колёсных транспортных средств»» // СПС Консультант Плюс.

совершенствованию необходимой им инфраструктуры²⁶.

Однако, имеются и противоположные точки зрения. Как правило, они основаны на положениях п. 1.2 ПДД, выделяющего дополнительные виды т/с, среди которых: механические т/с (автопоезд, маршрутное т/с, мопед, мотоцикл, школьный автобус), электромобиль, гибридный автомобиль, велосипед, прицеп и др. Отдельные авторы предлагают рассматривать СИМ в качестве таких т/с, с нашей точки зрения, исходя из рассмотренных положений российского законодательства, пользователи СИМ управляют т/с, которое, в настоящий момент, не может быть отнесено к механическим транспортным средствам. Но такие предложения интересны для нашего исследования, прежде всего своей аргументацией.

Одним из предложений исследователей является рассмотрение СИМ в качестве мопедов и приравненных к ним квадрициклов (категории «L»). Под такие характеристики могут подпадать такие СИМ как сегвеи, гироскутеры и электросамокаты, но не будут подпадать моноколеса (из-за количества колес). При этом, движение таких СИМ по тротуарам и пешеходным дорожкам будет запрещено в силу п. 24.7 ПДД, а разрешено только по правому краю проезжей части в один ряд либо по полосе для велосипедистов, в отдельных случаях – по обочине. Такое передвижение для пользователей указанных СИМ будет не достаточно безопасным (и по месту передвижения и по характеристикам конструкции – малый вес и диаметр колеса, могут привести к опрокидыванию при наезде на препятствия) и требует получения водительского удостоверения категории «М», а значит и достижения возраста – 16 лет, что лишает значительную часть пользователей такой возможности²⁷. А с точки зрения скоростных характеристик мопеда, как указывалось ранее – СИМ значительно превышают его пороговые значения в 50 км/ч²⁸.

²⁶ Якимов, А.Ю. Размышления о нормативно-правовой основе деятельности, связанной с дорожным движением / А.Ю. Якимов // Административное право и процесс. 2021. № 2. С. 10 – 19.

²⁷ Лебедева, М.А. Проблемы определения административно-правового статуса лиц, использующих индивидуальные транспортные средства с электродвигателем / М.А. Лебедева // Журнал E-Scio. 2021.

²⁸ Зейналов, Ф.Н. Включение участников управляющих средствами индивидуальной мобильности оснащенными электродвигателем в общественные отношения в сфере безопасности дорожного движения

Другим предложением учёных является рассмотрение СИМ, имеющем не менее двух колёс и мощность, не превышающую 0,25 кВт, в статусе велосипедов, который, согласно п. 1.2 ПДД, может иметь электродвигатель указанной мощности. Остальные СИМ, мощность которых находится в пределах от 0,25 кВт до 4 кВт – относить к категории мопеда²⁹. Моноколёса, в таком случае, опять находятся за рамками правового поля, вне зависимости от мощности двигателя или его отсутствия и скорости³⁰.

В следующем предложении автор соотносит параметры электросамокатов с пешеходами и отдельными видами т/с (велосипед, мопед, мотоцикл), обобщая данные в табличном выражении (таблица 1.1)³¹.

Таблица 1.1.

Участник дорожного движения	Водительское удостоверение	Защитная экипировка	ПТС, Гос. номер, ОСАГО	Правила передвижения	Характеристика самокатов, которые могли бы подойти под эти определения
Пешеход	Не нужно	Не нужно	Не нужно	Тротуар (по дорогам и велодорожкам в особых случаях)	Обычный самокат, электросамокат мощностью 120 Вт и максимальной скоростью 12-15 км/ч, диаметр колеса 5-8 дюймов
Велосипед	Не нужно	Не обязательно	Не нужно	Велодорожки и велополосы (по тротуару и дороге в особых случаях)	Электросамокат с мощностью 250-350 Вт и максимальной скоростью 20-30 км/ч, диаметр колеса 8-10 дюймов
Мопед	Категория М или другая	Обязательно	Не нужно	Правый край проезжей части, велополоса, обочина (если нет помех), нельзя поворачивать налево на многополосных дорогах	Электросамокат с мощностью 350 Вт-4 кВт и максимальной скоростью до 50 км/ч, диаметр колеса более 10 дюймов. Примечание, нельзя использовать с категорией МЛ

(правовой и организационный аспекты) / Ф.Н. Зейналов // Административное право и практика администрирования. 2021. № 4. С. 9-18.

²⁹ Исаев, М.М. Персональные электрические средства передвижения малой мощности: проблемы и перспективы определения порядка участия в дорожном движении / М.М. Исаев, С.Б. Наумов // Современная наука. 2020. № 2. С. 23-25.

³⁰ Соколов, Д.В. Проблема юридической ответственности новых участников дорожного движения / Д.В. Соколов // Транспортное право. 2021. № 3. С. 11 - 14.

³¹ Кадеева, А.С. Развитие инфраструктуры средств индивидуальной мобильности в Новосибирске / А.С. Кадеева под научным руководством А.Е. Гашенко // Ноэма. 2020. № 1 (4). С. 18-36.

Мотоцикл	Категория А	Обязательно	Обязательно	Правила для автомобилистов (нельзя по велосадкам, велосадкам), можно поворачивать на лево на многополосных дорогах	Электросамокат с мощностью более 4 кВт и максимальной скоростью более 50 км/ч, диаметр колеса более 13 дюймов
----------	-------------	-------------	-------------	--	---

Ещё одно, более детальное, сравнение конкретных характеристик СИМ с другими участниками дорожного движения, позволило автору прийти к выводу о наличии определенных пробелов в отношении перечня разновидностей т/с, упомянутых в ПДД, а так же о необходимости правового регулирования использования СИМ в нашей стране. При таком регулировании, автором предлагается различать СИМ, оснащенные и не оснащенные электродвигателями, которые сопоставлялись с мопедами и велосипедистами, соответственно³².

Все представленные предложения не были бы столь интересны, если бы не подкреплялись разносторонней правоприменительной практикой в изучаемой сфере.

Одни правоприменители, в неопределенности статуса пользователей СИМ, видят возможность квалификации совершаемых противоправных деяний правонарушителем как пешеходом. Так, апелляционным решением Московского городского суда от 06.02.2020, по делу о ДТП, водитель автомобиля, совершивший наезд на водителя самоката, был признан виновным в нарушении п. 8.3 ПДД и привлечен компенсировать последнему утраченный заработок и возместить моральный вред. В решении суд исходил из признания водителя самоката пешеходом, двигавшимся по тротуару, которому водитель автомобиля был обязан уступить дорогу³³. Аналогичные решения принимались

³² Якимов, А.Ю. Подходы к правовому регулированию использования отдельных разновидностей средств индивидуальной мобильности / А.Ю. Якимов // Современная наука. 2021. № 5. С. 53-61.

³³ Апелляционное определение Московского городского суда от 06.02.2020 по делу № 33-4787/2020 // СПС Консультант Плюс.

и позднее Московским городским судом от 10.11.2020³⁴ и Ставропольским краевым судом от 11.11.2020³⁵.

Судья Московского районного суда г. Казани 26.01.2021, отменил постановление мирового судьи о привлечении водителя электросамоката к административной ответственности за отказ от прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения. Формальным признаком стало отсутствие законодательного определения электросамоката³⁶.

Другие суды в своих решениях о ДТП, рассматривают электросамокат источником повышенной опасности, то есть фактически приравнивают его к т/с от 22.12.2020³⁷. В обоснование своей позиции ссылаются на разъяснения Верховного Суда РФ, согласно которого источником повышенной опасности признается любая деятельность, осуществление которой создает повышенную вероятность причинения вреда из-за невозможности полного контроля за ней со стороны человека³⁸. Аналогичное решение с признанием электросамоката мопедом (исходя из толкования примечания к ст. 12.1 КоАП РФ), было принято и в рамках привлечения водителя электросамоката по ст. 12.26 КоАП РФ³⁹, обжалование которого оставило первоначальное решение в силе⁴⁰. Однако, мнение представителей научного сообщества не едино по данному вопросу, одни считают не возможным полный контроль человеком электросамоката с электрическим двигателем и допускают его признание источником повышенной опасности в рамках ст. 1079 ГК РФ⁴¹, другие считают не

³⁴ Решение Московского городского суда от 10.11.2020 по делу № 7-13527/2020 // СПС Консультант Плюс.

³⁵ Решение Ставропольского краевого суда от 11.11.2020 по делу № 7а-589/2020 // СПС Консультант Плюс.

³⁶ Вислогубова, О.И. Иные виды материальной ответственности лиц, управляющих арендованными электросамокатами / О.И. Вислогубова // Вестник Белгородского юридического института МВД России имени И.Д. Путилина. 2022. № 2. С. 90–93.

³⁷ Апелляционное определение Московского городского суда от 22.12.2020 по делу № 33-421750/2020, 2-1153/2020 // СПС Консультант Плюс.

³⁸ П. 18 Постановления Пленума Верховного Суда РФ от 26.01.2010 № 1 «О применении судами гражданского законодательства, регулирующего отношения по обязательствам вследствие причинения вреда жизни или здоровью гражданина» // СПС Консультант Плюс.

³⁹ Решение судьи Хамовнического районного суда города Москвы от 04.11.2019 № 12-542/19 // Интернет-сайт Государственной автоматизированной системы Российской Федерации «Правосудие» [Электронный ресурс]. - URL: <https://bsr.sudrf.ru/bigs/portal.html> (дата обращения: 01.08.2022).

⁴⁰ Постановление Московского городского суда от 29.11.2019 № 4а-7610/2019 // СПС Консультант Плюс.

⁴¹ См: Бурова, И.Л. О некоторых проблемах правового регулирования новых видов транспортных средств с электродвигателем / И.Л. Бурова, М.В. Рудов // Имущественные отношения в Российской Федерации. 2019. № 2. С. 89; Колоколов, Н.А. Лицо, подвергнутое административному наказанию, - специальный субъект в

возможным привлечение к ответственности в силу отсутствия норм закона, предусматривающих такое привлечение⁴², третьи указывают на нерешённость данного вопроса⁴³. Мнения последних, так же подтверждены судебными решениями, мотивированными отсутствием в п. 1.2 ПДД такого вида т/с как самокат (по ст. 12.7 КоАП РФ⁴⁴, по ст. 12.26 КоАП РФ⁴⁵)⁴⁶.

Проведя анализ принятых за последнее время судебных решений, можно сделать вывод о том, что наблюдается отсутствие единого подхода к квалификации административных правонарушений, совершаемых водителями СИМ и в большинстве случаев лица, управлявшие СИМ, не признаются водителями т/с, как и сами СИМ не признаются т/с. Такая позиция основана на отсутствии законодательного закрепления СИМ как участников дорожного движения. Признание СИМ т/с в других решениях судов, на наш взгляд, основано на расширительном толковании положений примечания к ст. 12.1 КоАП РФ, что с позиции Верховного суда РФ, не допустимо⁴⁷.

Сложившаяся ситуация с законодательной неопределённостью статуса лиц, управляющих СИМ, позволяет двояко толковать и применять одни и те же нормы. Ведь невозможность признания СИМ т/с не позволяет привлечь управляющих ими лиц по ст. 12.24 КоАП РФ и возможно говорить лишь об административной ответственности по ст. 12.30 КоАП РФ. Санкции указанных статей существенно отличаются, что позволяет нести меньшую ответственность за более тяжкие нарушения⁴⁸. Очевидно, что такая

современном уголовном праве России. Анализ примеров из новейшей судебной практики применения ст. 264.1 УК РФ / Н.А. Колоколов // Мировой судья. 2019. № 3. С. 14 - 23.

⁴² Антонов, А.А. Некоторые аспекты ответственности за вред, причиненный источником повышенной опасности / А.А. Антонов // Юрист. 2019. № 12. С. 27.

⁴³Зенкова, Ю.Е. Особенности определения административно правового статуса пользователей средств индивидуальной мобильности в качестве участников дорожного движения / Ю.Е. Зенкова, И.А. Кузнецов // Международный журнал гуманитарных и естественных наук, том 11-1 (62), 2021. С. 136-138.

⁴⁴ Постановление Шестого кассационного суда общей юрисдикции от 30.12.2020 № 16-7770/2020 // СПС Консультант Плюс.

⁴⁵ Постановление Первого кассационного суда общей юрисдикции от 25.02.2021 № 16-1277/2021 // СПС Консультант Плюс.

⁴⁶ Соколов, Д.В. Проблема юридической ответственности новых участников дорожного движения / Д.В. Соколов // Транспортное право. 2021. № 3. С. 11 - 14.

⁴⁷ П. 2 Постановления Пленума Верховного Суда от 25.06.2019 № 20 «О некоторых вопросах, возникающих в судебной практике при рассмотрении дел об административных правонарушениях, предусмотренных главой 12 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях» // СПС Консультант Плюс.

⁴⁸ Лебедева, М.А. Проблемы определения административно-правового статуса лиц, использующих

неопределённость не идёт на пользу складывающихся общественных отношений⁴⁹.

Показательной является и квалификация уголовно-правовых деликтов. Несовершенство законодательства в изучаемой сфере, позволяет преступникам нести уголовную ответственность по более лёгким составам преступлений, либо вообще избегать заслуженного наказания. Так, пользователь СИМ в г. Сочи на тротуаре сбил малолетнего ребёнка, причинив ему тяжкий вред здоровью⁵⁰. Не возможность признания СИМ т/с не позволило привлечь лицо, управляющее им по ст. 264 УК РФ⁵¹. Поэтому деяния виновника данного происшествия были квалифицированы по ч. 1 ст. 118 УК РФ, не предусматривающей лишения свободы.

Решению всех поднятых ранее проблем была посвящена законодательная инициатива Министерства транспорта РФ, подготовившего и предложившего в 2019-ом году соответствующий законопроект о внесении изменений в ПДД⁵², направленных на правовое регулирование использования СИМ (далее – Проект Правил).

В частности Проектом предлагалось ввести понятие СИМ и новую категорию участников дорожного движения - лиц, использующих для передвижения СИМ. После общественного обсуждения данного Проект, он был отправлен на доработку, на которой находится по настоящее время. Внесённые Министерством транспорта РФ предложения были неоднозначно восприняты представителями российской общественности по следующим

индивидуальные транспортные средства с электродвигателем / М.А. Лебедева // Журнал E-Scio. 2021.

⁴⁹ Зейналов, Ф.Н. Включение участников управляющих средствами индивидуальной мобильности оснащенными электродвигателем в общественные отношения в сфере безопасности дорожного движения (правовой и организационный аспекты) / Ф.Н. Зейналов // Административное право и практика администрирования. 2021. № 4. С. 9-18.

⁵⁰ Суд прекратил дело о сбитом на электросамокате ребенке в Сочи // Интернет-портал «Российской газеты» [Электронный ресурс]. - URL: <https://rg.ru/2021/10/08/reg-ufo/sud-prekratil-ugolovnoedelo-o-sbitom-na-elektrosamokate-rebenke-v-sochi.html> (дата обращения: 01.08.2022).

⁵¹ Вислогубова, О.И. К вопросу о правовой идентификации электросамокатов, гироскутеров и сегвеев / О.И. Вислогубова // Вестник Краснодарского университета МВД России. 2021. № 4 (54). С. 88-91.

⁵² О внесении изменений в постановление Совета Министров - Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090: проект Постановления Правительства России // Федеральный портал проектов нормативных правовых актов [Электронный ресурс]. - URL: <https://regulation.gov.ru/projects#npa=96588> (дата обращения: 01.08.2022).

причинам.

В настоящее время ведется дискуссия⁵³ на предмет возможности использования так называемых СИМ на тротуарах и велосипедных дорожках, а также их передвижения по дорогам общего пользования⁵⁴.

Дифференциация требований к различным СИМ касалась лишь случая движения по проезжей части: допускались только СИМ, оборудованные электродвигателями и не имеющие гироскопической стабилизации. К подобным СИМ из числа тех, что были перечислены в проекте, относились только электросамокаты и электроскейтборды⁵⁵.

Первоначально предполагалось, что на СИМ можно будет передвигаться по тротуарам, но не быстрее 20 км/ч, сейчас предлагается ограничить передвижение на СИМ до скорости человеческой ходьбы – 5-ти км/ч, а на проезжей части до 20 км/ч. Осуществление контроля за соблюдением скоростного режима предполагается возложить на сотрудников Госавтоинспекции (далее - ГАИ).

С подобными предложениями согласны не все лица заинтересованные в обеспечении безопасности дорожного движения, так, к примеру, Председатель Движения «Союз пешеходов» Владимир Соколов полагает, что СИМ вообще не должны передвигаться по пешеходным дорожкам⁵⁶. Профессор кафедры МАДИ Виталий Гаевский предложил объединить СИМ и велосипеды термином «компактный транспорт» и позволить им двигаться по выделенным полосам в пределах автомобильной дороги⁵⁷.

В ГАИ же считают, что СИМ находиться на автомобильных дорогах

⁵³Эксперты обсудили правила безопасности для самокатов и гироскутеров // Официальный сайт Общественной палаты Российской Федерации [Электронный ресурс]. - URL: <https://www.oprf.ru/news/eksperty-obsudili-pravila-bezopasnosti-dlya-samokatov-i-giroskopov> (дата обращения: 01.08.2022).

⁵⁴ Соколов, Д.В. Проблема юридической ответственности новых участников дорожного движения / Д.В. Соколов // Транспортное право. 2021. № 3. С. 11 - 14.

⁵⁵ Якимов, А.Ю. Подходы к правовому регулированию использования отдельных разновидностей средств индивидуальной мобильности / А.Ю. Якимов // Современная наука. 2021. № 5. С. 53-61.

⁵⁶ «По дороге идти нельзя, по тротуарам – страшно»: Минтранс предлагает «самокатную революцию» // Материалы официального интернет-издания «Бизнес-газета» [Электронный ресурс]. URL: <https://www.businessgazeta.ru/article/481011> (дата обращения: 01.08.2022).

⁵⁷ Минтранс представил новую версию правил для владельцев самокатов // Материалы новостного интернет-портала «Право.RU» [Электронный ресурс]. URL: https://pravo.ru/auto/news/229316/?desc_news_33= (дата обращения: 01.08.2022).

небезопасно. По словам руководителя Научного центра безопасности дорожного движения МВД России Дмитрия Митрошина, даже самые мощные модели управляются хуже, чем мопеды. И простой камешек под колесом может привести к потере управления и падению⁵⁸.

Минпромторгом России предлагается маркировать СИМ специальными метками, которые должны содержать сведения о мощности двигателя, посредством которых сотрудник ГАИ сможет оперативно установить, должен ли владелец иметь водительское удостоверение на право управления этим т/с. Представителями Совета при Президенте РФ по развитию гражданского общества и правам человека предлагается оснастить СИМ государственными регистрационными знаками, такими же, как у автомобилей⁵⁹.

С противоположными точками зрения выступают представители научного сообщества. Отдельными учёными предлагается не вводить нового понятия СИМ, объединяя в нём совершенно разные по предназначению и техническим характеристикам средства передвижения, а отнести к уже имеющимся категориям т/с (мопед и мотоцикл), в зависимости от мощности двигателя, которая позволяет развивать скорость от 25 до 100 км/ч и перевозить при этом от 40 до 150 кг соответственно⁶⁰. В таком случае отсутствует необходимость вводить новых участников дорожного движения, а саму терминологию «СИМ» считают ошибочной. Предлагается точно адаптировать законодательство и соотносить СИМ с действующими ПДД (возможно, даже за счет пленумов судебной системы)⁶¹.

Другие исследователи, поддерживая вышеуказанную точку зрения, так же предлагают установить, что для управления СИМ, скорость которых при

⁵⁸ На проезжей части этим средствам передвижения делать нечего // Материалы официального интернет-сайта газеты «Коммерсантъ» [Электронный ресурс]. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/4141195> (дата обращения: 01.08.2022).

⁵⁹ СПЧ предложил внести электросамокаты в ПДД // Материалы официального интернет-сайта газеты «Коммерсантъ» [Электронный ресурс]. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/4839123> (дата обращения: 01.08.2022).

⁶⁰ Самые мощные электросамокаты 2020–2021 // Интернет-сайт Магазина электротранспорта № 1 [Электронный ресурс]. URL: <https://bvdshop.ru/stati/samye-moshhnye-elektrosamokaty> (дата обращения: 01.08.2022).

⁶¹ Вислогубова, О.И. К вопросу о правовой идентификации электросамокатов, гироскутеров и сегвеев / О.И. Вислогубова // Вестник Краснодарского университета МВД России. 2021. № 4 (54). С. 88-91.

движении 20 км/ч, а мощность двигателя свыше 350 Вт, необходимы специальные права, то есть категория «М», чтобы обеспечить соблюдение ПДД. И приводят свои предложения и рекомендации по эксплуатации существующих СИМ, которые для удобства представлены в таблице 1.2⁶².

Таблица 1.2. Рекомендации по эксплуатации СИМ.

Наличие колёс	Привод	Название	По скорости	Рекомендации по регламентированию
Колёсные	С электроприводом	Моноколесо	до 15 км/час	Старше 14 передвигаться по велодорожке, при её отсутствии — по тротуару не превышая скорости 8–10 км/час.
		Гироскутер		
		Мини Сигвей, Сегвей	до 25 км/час	
		Трёхколесный самокат и электросамокат		
		Мотоскейт	до 50 км/ч	
	Сигвей			
	Без механики	Роллерсёрф	Ролики	до 15 км/час
Самокат				
Скейтборд				
Джампер				
Без колёсные	Без механики	Джампер	до 15 км/час	Старше 14 передвигаться по велодорожке, при её отсутствии — по тротуару не превышая скорости 8 км/час

Пока на федеральном уровне отсутствует единая и взвешенная точка зрения, правовое регулирование СИМ осуществляется на региональном уровне. Примером региональной ограничительной политики служит столица. В Москве введены ограничения на распределение самокатов: 30% - внутри Садового кольца, 30% - между Садовым кольцом и третьим транспортным кольцом, 40% - за пределами третьего транспортного кольца. Также были введены особые «медленные зоны», в которых максимальная скорость СИМ ограничена 15 км/ч (на арендованных СИМ снижается автоматически), в остальных местах разрешено разгоняться до 25 км/ч⁶³. Меры по регуляции использования средств индивидуальной мобильности вводятся и в других крупных российских

⁶² Кадеева, А.С. Развитие инфраструктуры средств индивидуальной мобильности в Новосибирске / А.С. Кадеева под научным руководством А.Е. Гашенко // Ноэма. 2020. № 1 (4). С. 18-36.

⁶³ Смирнова, Ж.В. Анализ средств индивидуальной мобильности как нового городского транспорта / Ж.В. Смирнова, И.Р. Самарский // Международный научный журнал «Вестник науки». Январь 2022. № 1 (46) Т.5. С. 173-181.

городах. Например, в г. Санкт-Петербурге обязательным является ограничение скорости СИМ в зависимости от районов города – 20, 15 и 10 км/ч, а также действует запрет на парковку в зоне исторической части города, на газонах и тротуарах, садах и парках, передвижение в состоянии опьянения, несовершеннолетними, 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)⁶⁴.

Таким образом, проведённый нами анализ положений действующего законодательства, позволил убедиться в отсутствии какого-либо правового регулирования новых участников дорожного движения, передвигающихся на средствах индивидуальной мобильности. Существование такого юридического пробела оказывает негативное влияние на безопасность дорожного движения и порождая вседозволенность со стороны его новых участников.

Популярность и значимость средств индивидуальной мобильности для крупных городов и агломераций открывают большие перспективы для развития шеринговых компаний и позволяют прогнозировать дальнейшее увеличение парка таких т/с, что создаёт большой потенциал для дальнейшего роста ДТП.

Считаем вполне обоснованным, выбранный российским законодателем путь регулирования, а не запрета, фактически сложившихся общественных отношений⁶⁵. Однако, предложенные им регулятивные меры государственного управления в сфере передвижения и правовой регламентации статуса средств индивидуальной мобильности, были неоднозначно восприняты представителями российской общественности. Поэтому необходимо всестороннее и комплексное изучение данного вопроса с участием российских специалистов и с учётом зарубежного опыта.

Таким образом, с целью правильного понимания эффективности

⁶⁴ Пестов, Р.А. Проблемы правового регулирования использования новых видов транспорта на электрической тяге / Р.А. Пестов, К.А. Кузнецова, М.Л. Балобан // Юрист-Правоведь. 2021. № 3 (98). С. 46 – 52.

⁶⁵ Вислогубова, О.И. Ответственность новых категорий участников дорожного движения / О.И. Вислогубова // Вестник Краснодарского университета МВД России. 2022. № 1 (55). С. 68–71.

регулирования общественных отношений и выработки взвешенных предложений, необходимо проанализировать существующие определения средств индивидуальной мобильности, их основные технические характеристики, существующие классификации и условия допуска их пользователей к участию в дорожном движении, с учётом зарубежного опыта.

Понятие СИМ.

Чёткого определения новых средств передвижения в российском законодательстве на сегодняшний день нет, при этом они, с одной стороны, могут подпадать сразу к нескольким видам т/с, с другой стороны, не относятся ни к одному из них.

В Проекте Правил предлагался термин «средства индивидуальной мобильности» и было предложено следующее определение: «устройство, имеющее одно или несколько колес (роликов), предназначенное для передвижения человека посредством использования электродвигателя (электродвигателей) и (или) мускульной энергии человека (роликовые коньки, самокаты, электросамокаты, скейтборды, электроскейтборды, гироскутеры, сигвеи, моноколеса и иные аналогичные средства), за исключением велосипедов и инвалидных колясок»⁶⁶.

Надо сказать, что использование в Проекте термина СИМ получило неоднозначную оценку у различных исследователей, многие из которых предлагают заменить его на другое: маломощные транспортные средства⁶⁷; индивидуальные средства передвижения⁶⁸; современное техническое средство передвижения⁶⁹; средства индивидуального передвижения⁷⁰; электрическое

⁶⁶О внесении изменений в постановление Совета Министров - Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090: проект Постановления Правительства России // Федеральный портал проектов нормативных правовых актов [Электронный ресурс]. - URL: <https://regulation.gov.ru/projects#npa=96588> (дата обращения: 01.08.2022).

⁶⁷Петров, К.А. Вопросы, связанные с отнесением гироскутеров, сигвеев, моноциклов и электросамокатов к категории транспортных средств / К.А. Петров, В.В. Сидоров // Актуальные проблемы расследования преступлений: междисциплинарный подход: сборник трудов конференции. Калининград. 2019. С. 89–93.

⁶⁸Лавров, С.Е. Проблемы развития улично-дорожной сети города с учетом нетрадиционных видов транспорта / С.Е. Лавров // Традиции и инновации в строительстве и архитектуре: сборник статей 77-ой Всероссийской научно-технической конференции. Самара. 2020. С. 157–161.

⁶⁹Затолокин, А.А. Проблема правового регулирования государственного контроля за управлением гироскутером (сегвеем), электросамокатом / А.А. Затолокин, О.И. Вислоубова // Современное состояние и

транспортное средство (ЭТС)⁷¹; электрические средства передвижения⁷²; индивидуальное пешеходное техническое устройство⁷³; компактный транспорт⁷⁴; индивидуальное средство передвижения; индивидуальные колесные средства передвижения на электротяге⁷⁵. Каждый из указанных авторов аргументирует и обосновывает свою позицию и с каждым из них можно было бы согласиться, но мы не считаем такой вопрос очень принципиальным, поэтому поддерживаем авторов согласных с вводимой терминологией (например, Ю.В. Мишина⁷⁶). Более важными, на наш взгляд, являются признаки такого определения, которые отражают сущность предлагаемых изменений.

При изучении признаков предлагаемого термина, возникает два вполне логичных вопроса: почему двигатель для СИМ может быть только электрическим? и нужно ли относить к СИМ устройства, не имеющие такого двигателя? Необходимо отметить, что в рассматриваемом проекте к СИМ относятся все типы этих устройств, как имеющих электрический привод, так и без такового, что является достаточно спорным⁷⁷.

Д.В. Ирошников, считает это понятие не совсем корректным из-за объединения в себе и механических средств передвижения, и

перспективы обеспечения безопасности дорожного движения: теория и практика: сборник материалов Всероссийской научно-практической конференции. Орёл. 2018. С. 57–60.

⁷⁰ Аюпова, Г.Ш. Особенности квалификации нарушения Правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, обусловленные признаками предмета / Г.Ш. Аюпова, И.С. Макеева // Уголовное право. 2019. № 1. С. 8.

⁷¹ Лебедева, М.А. Проблемы определения административно-правового статуса лиц, использующих индивидуальные транспортные средства с электродвигателем / М.А. Лебедева // Журнал E-Scio. 2021.

⁷² Якимов, А.Ю. Подходы к правовому регулированию использования отдельных разновидностей средств индивидуальной мобильности / А.Ю. Якимов // Современная наука. 2021. № 5. С. 53-61.

⁷³ См: Былинин, И.А. К вопросу нормативно-правовой регламентации административно-правового статуса лиц использующих индивидуальные транспортные средства с электродвигателем, не предназначенных для движения по дорогам общего пользования / И.А. Былинин // Административное право и практика администрирования. 2019. № 5. С. 15 – 20; Калужный, Ю.Н. Современные проблемы законодательного регулирования использования отдельных видов электротранспорта / Ю.Н. Калужный // Административное право и практика администрирования. 2019. № 5. С. 27 – 33.

⁷⁴ Селеменев, Д.А. Модель экологического компактного транспортного средства / Д.А. Селеменев, И.А. Стефанова, В.М. Захаров // Технические науки – от теории к практике. 2017. № 4 (64). С. 5-10.

⁷⁵ Пестов, Р.А. Проблемы правового регулирования использования новых видов транспорта на электрической тяге / Р.А. Пестов, К.А. Кузнецова, М.Л. Балобан // Юрист-Правоведь. 2021. № 3 (98). С. 46 – 52.

⁷⁶ Мишина, Ю.В. Проблемы определения административно-правового статуса лиц, использующих для передвижения электросамокаты, сегвеи и иные современные технические средства / Ю.В. Мишина // Проблемы экономики и юридической практики. 2020. № 4. С. 321–325.

⁷⁷ Соколов, Д.В. Проблема юридической ответственности новых участников дорожного движения / Д.В. Соколов // Транспортное право. 2021. № 3. С. 11 - 14.

электротранспорта и предлагает закрепить в отношении них понятие «индивидуальные малые транспортные средства»⁷⁸. Безусловно, прослеживается рациональность в таком походе. В этом случае самокаты, роликовые коньки не войдут в перечень электрических средств передвижения малой мощности, объединенных данным понятием. Поэтому включение в определение «СИМ» самокатов, роликовых коньков и других аналогичных средств, которые не имеют электрических двигателей и приводятся в действие за счёт мышечных усилий человека, не целесообразно⁷⁹. В связи с этим, В.В. Казаченок предлагает исключить слова «роликовые коньки и самокаты» из определения СИМ⁸⁰. Это мнение разделяют и другие исследователи, так как использование средств передвижения за счет мускульной энергии человека уже регламентировано в ПДД и отражено в понятии «пешеход»⁸¹.

В Пояснительной записке к Проекту приводится опыт шести стран: Франции, Швеции, Испании, Германии, Великобритании, США (Калифорния)⁸².

Анализ опыта зарубежных стран показывает, что многие страны шли по тому же пути при закреплении определения на законодательном уровне. К примеру, во Франции электрические средства передвижения малой мощности объединены в понятие «моторизованные личные транспортные средства»⁸³, а в правовой системе применяется термин «Electronic scooter/ E-scooter» (электрический самокат). В Великобритании отсутствует правовой режим для СИМ, однако применяется термин «Транспорт с приводом», используемый для

⁷⁸ Ирошников, Д.В. Правовые проблемы обеспечения безопасности личности на транспорте в условиях использования индивидуального электротранспорта / Д.В. Ирошников // Правовое государство: теория и практика. 2019. № 4 (58). С. 49.

⁷⁹ Казаченок, В.В. Средства индивидуальной мобильности: вопросы правового регулирования / В.В. Казаченок // Вестник Казанского юридического института МВД России. 2021. № 2 (44). С. 165-170.

⁸⁰ Казаченок, В.В. Правовое регулирование использования электрических средств передвижения малой мощности в России / В.В. Казаченок // Право: ретроспектива и перспектива. 2021. С. 33-38.

⁸¹ Волков, П.А. Средства индивидуальной мобильности: вопросы теории и практики использования / П.А. Волков, Ю.В. Кеменяш // Вестник Белгородского юридического института. 2021. № 1. С. 51-55.

⁸² О внесении изменений в постановление Совета Министров - Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090: Пояснительная записка к проекту Постановления Правительства России // Федеральный портал проектов нормативных правовых актов [Электронный ресурс]. - URL: <https://regulation.gov.ru/projects#npa=96588> (дата обращения: 01.08.2022).

⁸³ Коптилов, А. Электросамокаты появятся в ПДД / А. Коптилов // Дороги России. 2020. № 3 (117). С. 14.

обозначения множества новых и появляющихся персональных т/с, приводимых в движение двигателем (включает в себя электрические скутеры, сегвеи, гироскутеры, гоу-педы (самокаты с двигателем внутреннего сгорания), унициклы с приводом и U-образные колеса). Однако электрические велосипеды относятся к автотранспортным средствам. Тогда как в США СИМ не признаются автотранспортными средствами и обычно приравниваются к электрическим велосипедам⁸⁴, поэтому правовой режим для них так же отсутствует. В Швейцарии, эксплуатация СИМ регулируется правилами, установленными для велосипедов⁸⁵.

Таким образом, наблюдается неоднозначный подход к рассматриваемому вопросу, как в научной литературе, так и в законодательстве зарубежных государств. Отметим лишь необходимость введения универсального понятия, обобщающего все разновидности СИМ, что бы уйти от избыточной конкретизации определений для каждого из вновь появляющихся устройств. Такое определение должно учитывать возможность появления новых видов транспорта в будущем, на совсем других видах двигателей или без таковых.

Классификация СИМ.

Отдельными учёными ставится под сомнение целесообразность введения такого определения в ПДД, без соответствующей проработки других вопросов, таких как научно-обоснованная дифференциация СИМ. Приведённое в Проекте Правил определение, по их мнению, содержит перечисление средств и технических устройств, диапазон которых имеет существенную разницу значений и характеристик (таких как способ приведения в движение и мощность двигателя), находящихся в прямой взаимосвязи с возможной максимальной скоростью⁸⁶. Следует согласить с тем, что на пути к правовому урегулированию сложившихся общественных отношений, предназначенному

⁸⁴ Пестов, Р.А. Проблемы правового регулирования использования новых видов транспорта на электрической тяге / Р.А. Пестов, К.А. Кузнецова, М.Л. Балобан // Юрист-Правоведь. 2021. № 3 (98). С. 46 – 52.

⁸⁵ Якимов, А.Ю. Подходы к правовому регулированию использования отдельных разновидностей средств индивидуальной мобильности / А.Ю. Якимов // Современная наука. 2021. № 5. С. 53-61.

⁸⁶ Исаев, М.М. Персональные электрические средства передвижения малой мощности: проблемы и перспективы определения порядка участия в дорожном движении / М.М. Исаев, С.Б. Наумов // Современная наука. 2020. № 2. С. 23-25.

обеспечить безопасности дорожного движения, не допустимы половинчатые подходы. И перед принятием соответствующего акта управления, необходимо разобраться в проблеме полностью. Поэтому при дифференциации СИМ должны быть учтены все критерии такого деления, с учётом их технических характеристик и конструктивных особенностей. В противном случае, возможен обратный эффект принимаемых мер.

Достаточных критериев деления СИМ на различные подвиды в Проекте Министерства транспорта РФ использовано не было, а само определение не даёт их исчерпывающего списка, но указывалось на отдельные их классификации (передвигающиеся с использованием электродвигателя или мускульной энергией человека; наличие или отсутствие руля). Однако проработка дифференциации СИМ необходима для правильного определения остальных условий допуска к участию в дорожном движении (возраст, наличие права управления или место передвижения) и разработки основных требований к безопасности их передвижения.

В результате анализа основных классификационных систем СИМ, определенных в зарубежных странах и в РФ, определено пять основных (таблица 1.3).

Таблица 1.3.

Системы классификации СИМ	Классификационная система ITF
	Классификационная система Европейского Союза (ЕС)
	Классификационная система США
	Классификационная система международной профессиональной ассоциация и организации по разработке стандартов для инженеров в различных отраслях промышленности (SAE)
	Классификационная система С.В. Шелмакова

Классификационная система ITF (International Transport Forum) не позволяет оценить мощность СИМ и его снаряжённую массу. Классификационная система Европейского Союза (ЕС) учитывает только т/с категории L и не учитывает другие СИМ. Разработанная в США система

классификации СИМ относится только к электровелосипедам. В классификационной системе SAE International (Американская ассоциация автомобильных инженеров) не использован такой критерий деления СИМ как параметры мощности. Перечисленные недостатки не позволяют нам использовать эти классификационные системы.

Из всех изученных классификационных систем, в классификационной системе С.В. Шелмакова использовано большее количество критериев для сравнения (таблица 1.4).

Таблица 1.4.

Технические средства индивидуальной мобильности (ТСИМ)	Малые транспортные средства		
	Велосипеды и приравненные к ним транспортные средства (в т.ч. категории L1)	Мопеды и приравненные к ним транспортные средства (в т.ч. категории L2)	Мотоциклы, трициклы, квадроциклы... (категории L3 – L7)
Габариты: Д ≤ 1200; Ш ≤ 800; В ≤ 12000 мм (Д+Ш+В ≤ 2000 мм) Нагруженная масса: ≤ 25 кг	Габариты: Д ≤ 3000; Ш ≤ 1000; В ≤ 2000 мм. Ненагруженная масса: ≤ 75 кг	Габариты: Д ≤ 4000; Ш ≤ 2000; В ≤ 2500мм. Ненагруженная масса: ≤ 270 кг	Габариты: Д ≤ 4000; Ш ≤ 2000; В ≤ 2500мм. Ненагруженная масса: ≤ 550 кг
Максимальная конструктивная скорость ≤ 15 км/ч	Максимальная конструктивная скорость ≤ 25 км/ч	Максимальная конструктивная скорость ≤ 50 км/ч	Максимальная конструктивная скорость > 50 км/ч
Мощность двигателя (при наличии) ≤ 0,5 кВт	Мощность двигателя (при наличии) ≤ 1 кВт	Мощность двигателя ≤ 4 кВт	Мощность двигателя > 4 кВт

В данной классификации учтены такие критерии СИМ как масса, мощность, скорость и габариты (позволяют определить параметры предполагаемой инфраструктуры).

Безусловно, из всех пяти изученных классификаций, классификационная система С.В. Шелмакова является более полной, но не позволяет учесть всё разнообразие существующих СИМ.

По мнению отдельных авторов, среди критериев деления СИМ на виды, можно выделить наиболее значимые для определения степени аварийности, по

которым и необходимо проводить сравнение. К ним относят максимальную массу и общую мощность (таблица 1.5).

Таблица 1.5.

Класс	Обозначение	Категории	Виды СИМ
Макс. масса			
А	Средства, предназначенные для движения с помощью подвижной мускульной силы. В движение, которое приводится путём отталкивания ногами от земли в положении стоя. Классифицируются посредством максимального веса, которого данное устройство может выдержать	А1 (до 70 кг)	Роликовые коньки
		АП (до 100 кг)	Скейтборд
		АП (до 150 кг)	Самокат
Общая мощность			
В	Средства, имеющие электрическую составляющую (наличие аккумулятора, электродвигателя, контроллера). Имеют такие характеристики, как мощность двигателя и емкость батареи, необходима подзарядка электроэнергии 220 ВТ. Классификация данных средств индивидуальной мобильности происходит путём сравнения общей мощности агрегата	В1 (до 350 Вт)	Электрический самокат
		ВП (до 900 Вт)	Электрический скейтборд, Сегвей
		ВП (до 1200 Вт)	Моноколесо, Гироскутер

Предлагаемая система, по мнению учёного, легко коррелируется с ранее рассмотренными, но использует в качестве классификационного признака более простую иерархию, что позволяет соотнести рассматриваемый тип СИМ к определенной категории на первичном этапе оценки, по результату анализа технических характеристик⁸⁷. Аналогичная классификация СИМ предлагалась и другими авторами⁸⁸.

Другим учёным такая классификация представляется не достаточно информативной, так как не учитывает величину средней скорости СИМ и его массу. По скоростному критерию предлагают выделить две группы: модели с максимальной скоростью ниже скорости мопеда (сегвей, гироскутеры и электроскейтборды) и превышающие такую скорость (электросамокаты и моноколеса). Критерий массы предлагают сопоставлять с мопедами (отдельные модели тяжелых электросамокатов, а также сегвеев и больших моноколес) и среднему весу взрослого человека (остальные)⁸⁹. Надо отметить, что подобная

⁸⁷ Донченко, В.В. Анализ основных классификационных систем средств индивидуальной мобильности / В.В. Донченко, В.А. Купавцев // Вестник СибАДИ. 2021. Т. 18. № 3 (79). С. 263-525.

⁸⁸ Юнг, А.А. Оценка аварийности средств индивидуальной мобильности в различных условиях движения / А.А. Юнг, А.Г. Шевцова // Современная наука. 2021. № 2. С. 31-36.

⁸⁹ Якимов, А.Ю. Подходы к правовому регулированию использования отдельных разновидностей средств

классификация так же не является достаточно информативной.

Более полной видится классификация основанная, по утверждению авторов, на изученных характеристиках СИМ⁹⁰ (таблица 1.6)⁹¹.

Таблица 1.6.

Наименование	По скорости движения	Технические параметры
Моноколесо	Медленные — от 12 до 14 км в час. Среднескоростные — от 18 до 20 км в час. Быстрые — от 24 до 26 км/час	Номинальная мощность моноциклов может достигать 2 кВт. Размер колёс от 12 до 16 дюймов. Рекомендуемая температура эксплуатации 20 градусов
Гироскутер	Предельная скорость 14–16 км/ч	Электродвигатель питаемый от электроаккумулятора. Гироскопический датчик для балансир. Имеет два двигателя, которые могут превышать мощность в 250 Вт. Для езды подходит только ровная поверхность. Не используется руль
Сегвей	Максимальная скорость 20 км/ч	На каждом колесе электрический двигатель, мощность которого достигает нескольких лошадиных сил, в зависимости от модели, делит нагрузку ровно пополам. Для передвижения, старта и увеличения скорости нужно увеличивать угол наклона. Две литийионные аккумуляторные батареи. Вес устройства может составлять до 45 кг
Электросамокат	Максимальной скоростью 12-15 км/ч. Максимальной скоростью 20-30 км/ч. Максимальной скоростью до 50 км/ч	Мощностью 120 Вт и колёса 5–8 дюймов. Мощностью 250–350 Вт и колёса 8-10 дюймов. Мощностью 350 Вт — 4 кВт и колёса более 10 дюймов Мощностью более 4 кВт и колёса более 13 дюймов. Наиболее оптимальной массой является 10–20 кг
Джампер	Максимальная длина прыжка на взрослых джамперах до 6 м. (одинарный прыжок). Максимальная длина прыжка на детских джамперах до 4 м. (одинарный прыжок)	Размеры: 63×28×32 см, вес нетто: 4,2 кг, вес брутто: 6,5 кг. Модель F3F–F60, выдерживает от 30 кг до 69 кг. Размеры: 91×29×40 см. Модель M60–M110, выдерживает от 60 кг до 120 кг. Размеры: 91×29×40 см. Модель M60–M110, MB60–MB110, AL70–AL110, PR50–70–PR90–120, выдерживает от 60 кг до 120 кг.
Роллерсёрф		Размер: 33,80×9 дюймов, максимальная нагрузка 100 кг, диаметр колеса 76 мм, вес 2,38 кг. От 6 лет. Манёвренность 360 градусов.

Данную классификацию так же нельзя признать совершенной, в связи с ограниченным использованием классификационных критериев (скорость и

индивидуальной мобильности / А.Ю. Якимов // Современная наука. 2021. № 5. С. 53-61.

⁹⁰ Средства индивидуальной мобильности в ПДД (самокаты, ролики, ги-роскутеры, моноколёса) // Автомобильный интернет-сайт «ПДД Мастер» [Электронный ресурс]. URL: <https://pddmaster.ru/plan/sim-1119.html> (дата обращения: 01.08.2022).

⁹¹ Кадеева, А.С. Развитие инфраструктуры средств индивидуальной мобильности в Новосибирске / А.С. Кадеева под научным руководством А.Е. Гашенко // Ноэма. 2020. № 1 (4). С. 18-36.

мощность).

В результате анализа основных классификационных систем, которые могут быть использованы как системы классификации СИМ, были определены основные классификационные критерии: способ управления, наличие тормоза, наличие руля, мощность двигателя, максимальная скорость, габариты и масса⁹².

В апреле 2022 года ФГУП «НАМИ» подготовлен проект Национального стандарта «Электрические средства индивидуальной мобильности. Технические требования и методы испытаний», который до 30.06.2022 находился на публичном обсуждении⁹³. Надеемся, что данным документом будут выделены все необходимые критерии классификации СИМ.

Таким образом, прежде чем разрешить использование СИМ в совместно используемых средах (транспортной и/или пешеходной), следует должным образом оценить их влияние на других пользователей совместно используемого пространства, особенно с точки зрения безопасности. В связи с этим необходима четкое определение и классификация существующих СИМ с целью разработки основных требований к безопасности их передвижения в городской среде с анализом основных типичных расстояний поездки, скорости и других параметров для различных сосуществующих видов транспорта, как это сделано в зарубежных странах.

Условия допуска к участию в дорожном движении СИМ.

Для каждой категории т/с, допущенного к участию в дорожном движении на территории России, законодательством нашей страны вводятся определённые ограничения и требования, а к лицам, управляющим такими т/с, предъявляются определённые условия допуска к управлению конкретной категорией такого т/с (ст. 25 ФЗ-196). Распространение и использование СИМ в зарубежных странах произошло раньше, чем в России. Поэтому, перед

⁹² Донченко, В.В. Анализ основных классификационных систем средств индивидуальной мобильности / В.В. Донченко, В.А. Купавцев // Вестник СибАДИ. 2021. Т. 18. № 3 (79). С. 263-525.

⁹³ Уведомление о разработке проекта документа национальной системы стандартизации «Электрические средства индивидуальной мобильности. Технические требования и методы испытаний» // Официальный интернет-сайт Росстандарта [Электронный ресурс]. URL: <https://fgis.gost.ru/share/page/rsprs/nds-details?uuid=47d842c8-a65c-4864-87b1-6383dd84469f> (дата обращения: 01.08.2022).

признанием СИМ т/с в России, необходимо использовать опыт зарубежных государств и исследовать уже установленные ими ограничения, требования и условия допуска к участию в дорожном движении таких т/с. Ведь острота данного вопроса будет только возрастать по мере увеличения парка СИМ, роста их технических характеристик и расширения модельного ряда⁹⁴.

На сегодняшний день, согласно Проекту Правил, для лиц, использующих для передвижения СИМ оснащённые электродвигателем, предлагается установить допуск участия в дорожном движении при достижении возраста 7 лет (за исключением использования в рекреационных зонах и только в сопровождении взрослых), а для лиц, использующих для передвижения неоснащенные электродвигателем СИМ – возрастных ограничений не установлено. Использование СИМ на велосипедной, велопешеходной дорожкам, проезжей части велосипедной зоны или полосе для велосипедистов допускается с 14 лет. А использование СИМ в пешеходной зоне, по тротуару, пешеходной дорожке, по обочине или по правому краю проезжей части дороги (со скоростью не более 60 км/ч), при соблюдении отдельных условий, допускается в возрасте старше 14 лет. При этом, по правому краю проезжей части запрещено использовать СИМ с гироскопической стабилизацией, а можно использовать только СИМ оборудованные электродвигателем (электродвигателями), тормозной системой, звуковым сигналом, световозвращателями белого цвета спереди, оранжевого или красного цвета с боковых сторон, красного цвета сзади, фарой (фонарем) белого цвета спереди. Также, на водителей СИМ, используемых для передвижения по проезжей части, а также велосипедным и велопешеходным дорожкам, возлагаются общие обязанности водителя т/с (например, перед каждым выездом необходимо тщательно осматривать СИМ на предмет полной исправности). В остальных случаях такие лица должны следовать обязанностям пешеходов. Разрешается пересекать дорогу по пешеходным переходам, снизив скорость до скорости, не

⁹⁴ Юнг, А.А. Оценка аварийности средств индивидуальной мобильности в различных условиях движения / А.А. Юнг, А.Г. Шевцова // Современная наука. 2021. № 2. С. 31-36.

превышающей скорость движения пешеходов, а во всех случаях совмещенного движения с пешеходами скорость не должна превышать 20 км/ч. А если движение СИМ по тротуару, пешеходной дорожке, обочине или в пределах пешеходных зон подвергает опасности или создает помехи для движения пешеходов, водитель СИМ должен спешиться или снизить скорость до скорости, не превышающей скорость движения пешеходов. Водителю СИМ не нужно получать предусмотренное для других т/с или специальное водительское удостоверение. Так же нет требований по мощности СИМ и по обязательному заключению договора ОСАГО. Какой-либо дополнительной ответственности для лиц, использующих СИМ Проектом Правил не предусматривается⁹⁵.

Для сравнения приведём данные из зарубежных государств.

В США на федеральном уровне отсутствует регулирование СИМ, а местными властями штатов вводятся различные ограничения. В 11 штатах запрещено движение СИМ по пешеходным дорожкам. В округе Делавэре штат Пенсильвания запрещено передвижение СИМ по улицам. В Калифорнии для допуска лиц к управлению СИМ установлено возрастное ограничение – 16 лет, водитель СИМ обязан получать водительскую лицензию на право его управления⁹⁶, разрешено движение по проезжей части дороги⁹⁷ и только с использованием защитного шлема. В городе этого же штата Сан-Франциско запрещено парковать и оставлять без присмотра СИМ, в отсутствие разрешения муниципального транспортного агентства. А в Северной Каролине СИМ необходимо регистрировать. В большинстве штатов установлены скоростные ограничения СИМ – до 20 миль/ч и ограничения по мощности – до 750 Ватт. В 7 штатах установлен лимит скорости от 10 до 20 миль/ч, в 18 штатах установлен лимит скорости от 20 до 30 миль/ч.

⁹⁵О внесении изменений в постановление Совета Министров - Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090: проект Постановления Правительства России // Федеральный портал проектов нормативных правовых актов [Электронный ресурс]. - URL: <https://regulation.gov.ru/projects#npa=96588> (дата обращения: 01.08.2022).

⁹⁶Нелюбин, М. Основные правила для электросамокатов в Германии / М. Нелюбин // Новостной интернет-сайт «DW» [Электронный ресурс]. - URL: <https://www.dw.com/ru/a-50835372> (дата обращения 01.08.2022).

⁹⁷Казаченок, В.В. Правовое регулирование использования электрических средств передвижения малой мощности в России / В.В. Казаченок // Право: ретроспектива и перспектива. 2021. С. 33-38.

В Канаде с 2011 года действует программа «микромобильности», которая не распространяется на СИМ, а касается привлечения общества к передвижению на велосипедах. Ограничения в отношении СИМ вводятся местными властями по разному. В Торонто введён абсолютный запрет на передвижение СИМ, так как, по мнению городского совета, это создаёт угрозу инвалидам и пожилым людям. Данное решение не поддерживается общественностью (76 % проголосовали за разрешение такого экологически чистого транспорта). В других населённых пунктах разрешено передвижение СИМ по проезжей части и по обочинам автомагистрали⁹⁸.

В Королевстве Швеция, если возраст водителя менее 15 лет, то он обязан при управлении СИМ использовать средства защиты (шлемы, наколенники и др.). Скорость передвижения СИМ не должна превышать 20 км/ч.⁹⁹. Предусмотрено ограничение передвижения СИМ по пешеходным зонам, а Транспортное агентство Швеции предлагает запретить заезжать на СИМ даже на велосипедные дорожки.

В Королевстве Испания предусмотрено ограничение передвижения СИМ по пешеходным зонам¹⁰⁰. СИМ поделены на три категории, в зависимости от максимальной конструктивной скорости: первая – до 6 км/ч, вторая – до 25 км/ч, третья – свыше 25 км/ч. Другие ограничения различаются в зависимости от позиций местных властей, которые делят СИМ на категории в зависимости от скоростных характеристик и характеристик мощности. Как правило, самым скоростным устройствам разрешается движение по велодорожкам и дорогам общего пользования, где установлено ограничение скоростного режима до 30 км/ч¹⁰¹.

В Государстве Швейцария, использование СИМ предусмотрено для лиц с

⁹⁸ Пестов, Р.А. Проблемы правового регулирования использования новых видов транспорта на электрической тяге / Р.А. Пестов, К.А. Кузнецова, М.Л. Балобан // Юристы-Правоведы. 2021. № 3 (98). С. 46 – 52.

⁹⁹ Жукова, Н.А. К вопросу о правовом регулировании отношений, связанных с использованием электросамокатов / Н.А. Жукова, Н.П. Сычев // Научное наследие. 2021. № 68. С. 57-59.

¹⁰⁰ Нелюбин, М. Основные правила для электросамокатов в Германии / М. Нелюбин // Новостной интернет-сайт «DW» [Электронный ресурс]. - URL: <https://www.dw.com/ru/a-50835372> (дата обращения 01.08.2022).

¹⁰¹ Пестов, Р.А. Проблемы правового регулирования использования новых видов транспорта на электрической тяге / Р.А. Пестов, К.А. Кузнецова, М.Л. Балобан // Юристы-Правоведы. 2021. № 3 (98). С. 46 – 52.

ограниченными возможностями в пешеходных зонах, при условии отсутствия помех для движения пешеходов¹⁰². Максимальная скорость ограничена 20 км/ч, а с использованием педалей – 25 км/ч. Предусмотрено обязательное наличие тормоза на оба колеса, один из которых должен быть фрикционным, и дополнительного оборудования спереди световозвращателем и фонарем или фарой белого цвета (для передвижения в темное время суток или в условиях недостаточной видимости), сзади – световозвращателем или фонарем красного цвета¹⁰³.

В Государстве Япония, запрещено движение СИМ по тротуарам и велосодорожкам, а разрешается по дорогам общего пользования. Такое регулирование связано с отождествлением СИМ с мопедами¹⁰⁴. СИМ должны быть оснащены указателями поворота, стоп-сигналом и зеркалом заднего вида¹⁰⁵.

В Австрийской Республике, территории для движения СИМ ограничены велосипедными дорожками и жилыми улицами (предназначенные для движения пешеходов), максимальная скорость ограничена 25 км/ч. В отдельных населённых пунктах движение по тротуарам и пешеходным дорожкам допускается с разрешения местных властей (например, в Вене оно запрещено)¹⁰⁶. Для передвижения на СИМ требуется наличие тормозной системы, белых светоотражателей спереди и красных светоотражателей сзади (либо светоотражающих пленок), желтых светоотражателей по бокам, источника белого света спереди и красного – при использовании СИМ в темное время суток или в условиях недостаточной видимости¹⁰⁷. Наравне с

¹⁰² Соколов, Д.В. Проблема юридической ответственности новых участников дорожного движения / Д.В. Соколов // Транспортное право. 2021. № 3. С. 11 - 14.

¹⁰³ Якимов, А.Ю. Подходы к правовому регулированию использования отдельных разновидностей средств индивидуальной мобильности / А.Ю. Якимов // Современная наука. 2021. № 5. С. 53-61.

¹⁰⁴ Соколов, Д.В. Проблема юридической ответственности новых участников дорожного движения / Д.В. Соколов // Транспортное право. 2021. № 3. С. 11 - 14.

¹⁰⁵ Якимов, А.Ю. Подходы к правовому регулированию использования отдельных разновидностей средств индивидуальной мобильности / А.Ю. Якимов // Современная наука. 2021. № 5. С. 53-61.

¹⁰⁶ Соколов, Д.В. Проблема юридической ответственности новых участников дорожного движения / Д.В. Соколов // Транспортное право. 2021. № 3. С. 11 - 14.

¹⁰⁷ Якимов, А.Ю. Подходы к правовому регулированию использования отдельных разновидностей средств индивидуальной мобильности / А.Ю. Якимов // Современная наука. 2021. № 5. С. 53-61.

скоростными ограничениями, использование СИМ предполагает обязательное заключение договора страхования¹⁰⁸.

В Федеративной Республике Германия, для производства и допуска к использованию СИМ в дорожном движении с 15.06.2019 необходимо получать разрешение, но для вождения СИМ водительского удостоверения не требуется¹⁰⁹, однако требуется наличие действующего полиса ОСАГО для конкретного т/с. А в случае аренды СИМ, такая страховка включается в пакет предоставляемой шеринговой компанией услуги¹¹⁰. Федеральным министерством транспорта и цифровой инфраструктуры разработаны правила передвижения для СИМ, согласно которым они не должны иметь мощность двигателя свыше 500 Вт либо до 1 400 Вт (в случае самобалансирующегося аппарата) и развивать максимальную конструктивную скорость свыше 20 км/ч¹¹¹. Разрешается, в частности, передвижение в населённых пунктах по велодорожкам, обочинам, проезжей части (при отсутствии выделенных на ней полос для велосипедного движения) и по дорогам с односторонним движением, где знаками разрешено движение велосипедистов. Запрещено движение таких устройств даже с выключенным мотором по тротуарам (за исключением тротуаров, имеющих зону для движения велосипедов) и в пешеходных зонах¹¹². Вне населенных пунктов разрешается движение по обочинам с твердым покрытием. Водить такие т/с разрешается с 14 лет. СИМ, не имеющие специальной рукоятки, за которую можно держаться при движении, не признаются т/с, предназначенными для участия в дорожном движении. Движение на них возможно только на закрытых территориях. Масса таких т/с без водителя не должна превышать 55 кг, они должны быть оснащены

¹⁰⁸ Жукова, Н.А. К вопросу о правовом регулировании отношений, связанных с использованием электросамокатов / Н.А. Жукова, Н.П. Сычев // Научное наследие. 2021. № 68. С. 57-59.

¹⁰⁹ Соколов, Д.В. Проблема юридической ответственности новых участников дорожного движения / Д.В. Соколов // Транспортное право. 2021. № 3. С. 11 - 14.

¹¹⁰ Нелюбин, М. Основные правила для электросамокатов в Германии / М. Нелюбин // Новостной интернет-сайт «DW» [Электронный ресурс]. - URL: <https://www.dw.com/ru/a-50835372> (дата обращения 01.08.2022).

¹¹¹ Соколов, Д.В. Проблема юридической ответственности новых участников дорожного движения / Д.В. Соколов // Транспортное право. 2021. № 3. С. 11 - 14.

¹¹² Нелюбин, М. Основные правила для электросамокатов в Германии / М. Нелюбин // Новостной интернет-сайт «DW» [Электронный ресурс]. - URL: <https://www.dw.com/ru/a-50835372> (дата обращения 01.08.2022).

дублированной тормозной системой, световыми приборами спереди и сзади (наличие указателей поворота является не обязательным, а боковых светоотражателей, размещаемых на ободе одного из колес – обязательным) и устройством для подачи звукового сигнала¹¹³. Предусмотрена ответственность за нарушение указанных правил, а также за езду на СИМ вдвоём, за поворот без предварительного сигнала рукой, использование не сертифицированного СИМ, управление без действующего полиса ОСАГО, управление СИМ в состоянии опьянения (санкция поставлена в зависимость от количества ранее выявленных правонарушений и промилле, выявленного алкоголя в крови)¹¹⁴.

Во Французской Республике установлен возраст для допуска лица к управлению СИМ не менее 12 лет. Вождение СИМ не требует получения водительского удостоверения, но ответственность водителя должна быть застрахована¹¹⁵. Максимальная скорость передвижения СИМ – 25 км/ч¹¹⁶. Передвижение СИМ по тротуарам запрещено (за исключением специальных размеченных зон), допустимо на велосипедных дорожках и проезжей части¹¹⁷. Сдерживающим фактором для использования СИМ в обществе являются довольно высокие штрафы. Например, за выезд на пешеходную дорожку или зону предусмотрен штраф в размере 150 евро, нарушение водителем СИМ установленных правил – 1500 евро¹¹⁸, а за опасное поведение при управлении СИМ – один год тюрьмы или штрафом в размере 15 000 евро. Помимо этого, во время использования СИМ запрещено находиться в наушниках и перевозить пассажиров, а каждое СИМ должно быть оснащено передними и задними фонарями, тормозами, звонком и световозвращающими устройствами. Так же

¹¹³ Якимов, А.Ю. Подходы к правовому регулированию использования отдельных разновидностей средств индивидуальной мобильности / А.Ю. Якимов // Современная наука. 2021. № 5. С. 53-61.

¹¹⁴ Казаченок, В.В. Правовое регулирование использования электрических средств передвижения малой мощности в России / В.В. Казаченок // Право: ретроспектива и перспектива. 2021. С. 33-38.

¹¹⁵ Пестов, Р.А. Проблемы правового регулирования использования новых видов транспорта на электрической тяге / Р.А. Пестов, К.А. Кузнецова, М.Л. Балобан // Юрист-Правовед. 2021. № 3 (98). С. 46 – 52.

¹¹⁶ Смирнова, Ж.В. Анализ средств индивидуальной мобильности как нового городского транспорта / Ж.В. Смирнова, И.Р. Самарский // Международный научный журнал «Вестник науки». Январь 2022. № 1 (46) Т.5. С. 173-181.

¹¹⁷ Якимов, А.Ю. Подходы к правовому регулированию использования отдельных разновидностей средств индивидуальной мобильности / А.Ю. Якимов // Современная наука. 2021. № 5. С. 53-61.

¹¹⁸ Жукова, Н.А. К вопросу о правовом регулировании отношений, связанных с использованием электросамокатов / Н.А. Жукова, Н.П. Сычев // Научное наследие. 2021. № 68. С. 57-59.

местная власть может вводить дополнительные ограничения, например, в Париже с 2019 года в большинстве районов действует ограничение скоростного режима СИМ – 20 км/ч, а в районах с интенсивным пешеходным движением – 8 км/ч (в устройствах запрограммировано автоматическое включение ограничения при въезде в соответствующую зону), сокращено количество операторов предоставляющих СИМ в аренду, передвижение СИМ разрешено по автобусным полосам или велодорожкам, парковка разрешена только в специально отведенных местах¹¹⁹.

В Соединённом Королевстве Великобритании самая жесткая политика – введён полный запрет на использование СИМ в общественных местах (дороги общего пользования, велосипедные дорожки, тротуары), вне зависимости от возраста¹²⁰. Допускается использование СИМ гражданами только в пределах своего земельного участка, либо другого участка с разрешения его собственника¹²¹.

В столице Республики Индонезия г. Джакарта (население более 10 млн. человек), Республике Сингапур, в г. Шанхай Китайской Народной Республики (население более 23 млн. человек) действует полный запрет на передвижение СИМ по дорогам общего пользования и тротуарам¹²².

Анализ международного законодательства (13-и стран) позволяет утверждать, что большинство зарубежных государств идут по пути регулирования общественных отношений в сфере использования СИМ, избирая различную терминологию, а население активно использует такие т/с в своей повседневной жизни. При этом, регулирование на федеральном уровне предусмотрено в 7-и государствах (Швеция, Испания, Швейцария, Япония, Австрия, Германия, Франция). В 3-х из них федеральное регулирование

¹¹⁹ Пестов, Р.А. Проблемы правового регулирования использования новых видов транспорта на электрической тяге / Р.А. Пестов, К.А. Кузнецова, М.Л. Балобан // Юристъ-Правоведъ. 2021. № 3 (98). С. 46 – 52.

¹²⁰ Смирнова, Ж.В. Анализ средств индивидуальной мобильности как нового городского транспорта / Ж.В. Смирнова, И.Р. Самарский // Международный научный журнал «Вестник науки». Январь 2022. № 1 (46) Т.5. С. 173-181.

¹²¹ Жукова, Н.А. К вопросу о правовом регулировании отношений, связанных с использованием электросамокатов / Н.А. Жукова, Н.П. Сычев // Научное наследие. 2021. № 68. С. 57-59.

¹²² Пестов, Р.А. Проблемы правового регулирования использования новых видов транспорта на электрической тяге / Р.А. Пестов, К.А. Кузнецова, М.Л. Балобан // Юристъ-Правоведъ. 2021. № 3 (98). С. 46 – 52.

сочетается с различными позициями местных властей на муниципальном уровне (Испания, Австрия, Франция) и лишь в 1-м, использование СИМ предусмотрено для лиц с ограниченными возможностями - Швейцария. Только муниципальное регулирование местной властью предусмотрено в 2-х государствах (США и Канада). Исключительную позицию по запрету использования СИМ избрали 2-а государства (Великобритания и Сингапур), а аналогичную позицию на муниципальном уровне поддержали в 3-х крупных городах (г. Джакарта Республики Индонезия, г. Шанхай Китайской Народной Республики, г. Торонто Канада).

Таким образом, на международном уровне в настоящее время не выработано единой универсальной позиции относительно новых индивидуальных средств передвижения, что отражается введением разнообразных правил отдельными государствами. Такая ситуация отражает поиск баланса между защитой интересов традиционных участников дорожного движения, с одной стороны, и экономическим развитием новой технологичной сферы, с другой.

Позиция законодателей разных стран существенно отличается, не только между собой, но и с российской позицией. Надо сказать, что положения Проекта Правил относящиеся к различным условиям допуска к управлению СИМ, вызывают дискуссии в научных кругах.

Одни считают, что использование СИМ на велосипедной дорожке следует разрешить лицам от 7 до 18 лет, а на проезжей части – только лицам, достигшим 18-ти лет и прошедшим курсы по управлению т/с на дорогах общего пользования¹²³. Другие, критикуя положения проекта, о возможности выезда СИМ на проезжую часть под управлением лица достигшего 14-ти летнего возраста, считают целесообразным повысить такой возраст до возраста наступления административной ответственности, то есть до 16-ти лет¹²⁴.

¹²³ Волков, П.А. Средства индивидуальной мобильности: вопросы теории и практики использования / П.А. Волков, Ю.В. Кеменяш // Вестник Белгородского юридического института. 2021. № 1. С. 51-55.

¹²⁴ Верещак, С.Б. Средства индивидуальной мобильности: проблемы правового регулирования участия в дорожном движении и административной ответственности / С.Б. Верещак, А.В. Верещак, Л.А. Абрамова //

Аргументируя свою позицию, указывают, что отсутствие соответствующей инфраструктуры для СИМ способствует их увеличению на проезжей части, что, в свою очередь, может увеличить негативные последствия в силу халатного отношения к ПДД лицами 14-ти лет¹²⁵.

У некоторых специалистов возникают сомнения относительно инфраструктурной обеспеченности отдельных населённых пунктов, в которых могут отсутствовать тротуары, пешеходные зоны или велосипедные дорожки¹²⁶, что повлечёт движение СИМ по проезжей части. А для движения по проезжей части такие т/с не предусмотрены, в связи с малым диаметром колеса, неглубоким рисунком протектора, небольшим весом СИМ и низким клиренсом, которые не позволяют безопасно преодолевать различные препятствия (ямы, неровности, предметы, вязкие вещества)¹²⁷. Звучат отдельные предложения о разделении потоков движения СИМ с другими т/с, а так же с пешеходами, так как СИМ создают опасность для пешеходов, а другие т/с создают опасность для СИМ. Предлагается обязать водителей СИМ, по примеру водителей мотоциклов, использовать светоотражающие жилеты и средства защиты¹²⁸. Достаточно популярной является позиция исследователей считающих необходимым ограничить движение СИМ только по проезжей части, поделить их на категории, одну из которых приравнять к мопедам (мощность более 250 Ватт, а скорость свыше 20 км/ч) и обязать водителей СИМ на получение водительского удостоверения категории «М». Так же предлагают снизить максимальную скорость для передвижения СИМ, в случае совмещённого движения с пешеходами до 10 км/ч и полностью запретить мощные и развивающие скорость свыше 25 км/ч СИМ, как не отвечающие

Право и практика. 2020. С. 75-78.

¹²⁵ Казаченок, В.В. Правовое регулирование использования электрических средств передвижения малой мощности в России / В.В. Казаченок // Право: ретроспектива и перспектива. 2021. С. 33-38.

¹²⁶ Капустина, Е.Г. Административно-правовой статус отдельных субъектов административно-правовых отношений в сфере безопасности дорожного движения / Е.Г. Капустина // Закон и право. 2020. № 2. С. 174–176.

¹²⁷ Ирошников, Д.В. Правовые проблемы обеспечения безопасности личности на транспорте в условиях использования индивидуального электротранспорта / Д.В. Ирошников // Правовое государство: теория и практика. 2019. № 4 (58). С. 49.

¹²⁸ Волков, П.А. Средства индивидуальной мобильности: вопросы теории и практики использования / П.А. Волков, Ю.В. Кеменяш // Вестник Белгородского юридического института. 2021. № 1. С. 51-55.

требованиям безопасности¹²⁹. Заслуживает поддержки мнение авторов, считающих необходимым внесение изменений не только в ПДД, но и введение норм, обеспечивающих исполнение лицами, использующими СИМ, новых правил (ответственности), путём внесения соответствующих изменений в КоАП РФ¹³⁰ и УК РФ¹³¹.

Таким образом, считаем, что регулирование таких отношений способствует обеспечению единого порядка и безопасности дорожного движения, и российскому законодателю крайне необходимо продолжать работу в этом направлении, именно на федеральном уровне, а не запрещать фактически сложившиеся отношения, имеющие большой потенциал к развитию. Новые правила должны включать в себя определение статуса лиц, использующих средства индивидуальной мобильности; деление таких технических устройств на различные виды (категории) по способу управления, наличию тормоза, наличию руля, мощности двигателя, максимальной скорости, габаритам и массе; предусматривать правовые ограничения по допуску лиц, использующих средства индивидуальной мобильности к участию в дорожном движении, такие как возраст, наличие водительского удостоверения, наличие заключённого договора ОСАГО, наличие защитной амуниции; предусматривать другие ограничения по месту передвижения, скорости передвижения в конкретных местах и наличию дополнительного оборудования. Предложенные изменения позволят выделить лиц, использующих средства индивидуальной мобильности в качестве самостоятельного участника дорожного движения, а не сопоставлять с другими, что на наш взгляд более правильно.

¹²⁹ Верещак, С.Б. Средства индивидуальной мобильности: проблемы правового регулирования участия в дорожном движении и административной ответственности / С.Б. Верещак, А.В. Верещак, Л.А. Абрамова // Право и практика. 2020. С. 75-78.

¹³⁰ Конькова, Е.С. Проблемы определения статуса новых участников дорожного движения / Е.С. Конькова, А.С. Руденко // Научно-образовательный журнал для студентов и преподавателей «StudNet». 2022. № 4. С. 1994-2000.

¹³¹ Соколов, Д.В. Проблема юридической ответственности новых участников дорожного движения / Д.В. Соколов // Транспортное право. 2021. № 3. С. 11 - 14.

§ 2. Аварийность и её профилактика при использовании средств индивидуальной мобильности.

Отсутствие правовой регламентации наравне с активным использованием новых технических устройств, как на территории нашей страны, так и в некоторых зарубежных странах, неминуемо порождает возникновение ряда проблем, обусловленных небезопасным передвижением. И прежде всего это увеличение показателей аварийности.

Анализом показателей дорожно-транспортной аварийности в нашей стране занимается подразделение Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения МВД РФ – Научный центр безопасности дорожного движения МВД РФ, сотрудники которого, для получения достоверной информации, используют данные о ДТП, содержащиеся в Многопараметрической информационно-аналитической системе прогнозирования и моделирования ситуации в области обеспечения безопасности дорожного движения (МИАС) и Автоматизированной информационно-управляющей системе Госавтоинспекции (Журнал ДТП).

Необходимо иметь ввиду, что в указанных источниках учтена практика регистрации ДТП с участием СИМ мощностью более 0,25 кВт в качестве мопеда с электродвигателем мощностью менее 4 кВт, а ДТП с участием СИМ мощностью менее 0,25 кВт – в качестве пешехода, получившая распространение в 2021 году. Такая практика вполне обоснована сочетанием многоплановых эксплуатационных и технических характеристик СИМ, не позволяющим однозначно отнести такие технические устройства к определённому участнику дорожного движения, поэтому исследователями выявлялись происшествия именно с участием СИМ.

В 2021 году зарегистрировано 672 (+67,5%) ДТП с участием СИМ, в результате которых погибли 20 (+185,7%) человек, в том числе 1

несовершеннолетний в возрасте до 16 лет. Ранения получили 704 (+67,2%) человека, в числе которых 133 (+54,6%) ребенка в возрасте до 16 лет.

В случае учета СИМ как персонального электрического средства передвижения малой мощности зарегистрировано 483 (+45,9%) ДТП, в которых погибли 11 (+83,3%) и ранены 509 (+46,7%) человек. В этих происшествиях лицо, передвигающееся на СИМ, регистрировалось как пешеход. Подавляющее большинство (94%) таких ДТП зарегистрированы как наезд на пешехода.

С участием СИМ, схожим по характеристикам с мопедом с электродвигателем, зарегистрировано 189 (+110%) ДТП, в которых погибли 9 (+800%) и получили ранения 195 (+103,1%) человек. В этих происшествиях управляющее СИМ лицо регистрировалось как водитель. Большинство таких ДТП зарегистрированы как столкновение т/с (67%). Вторым по доле видом ДТП является наезд на пешехода (15%), третьим – опрокидывание (8%).

Поскольку СИМ являются преимущественно городским средством передвижения, 98% ДТП с их участием зарегистрировано в границах населенных пунктов. Погибшие в ДТП пользователи СИМ также в большинстве случаев (85%) стали участниками происшествий на дорогах населенных пунктов.

Наибольшее количество ДТП с участием лиц, передвигавшихся на СИМ, зарегистрировано в г. Москве, г. Санкт-Петербурге, Краснодарском крае, Свердловской и Тюменской областях. Погибшие в происшествиях с участием СИМ зарегистрированы в ДТП, произошедших в республиках Башкортостан, Татарстан, Чувашской Республике, Краснодарском крае, г. Москве, г. Санкт-Петербурге, Калининградской, Ленинградской, Московской, Новосибирской, Саратовской, Свердловской, Сахалинской и Тверской областях.

Наибольшее количество ДТП (16%) с участием СИМ регистрировалось в местах выезда с прилегающей территории (дворы, АЗС и т.д.).

В общем, в местах пересечения проезжих частей (выезды с прилегающих территорий и перекрестки) зарегистрировано 43% ДТП с участием СИМ. На пешеходных переходах произошло 25% таких ДТП. В местах,

характеризующихся более низким уровнем конфликтности транспортных потоков (перегон, тротуар и т.д.), зафиксировано 32% ДТП.

Полагаем, что половина ДТП с участием СИМ произошла по причине их внезапного появления для других участников дорожного движения и малой заметности в транспортном потоке.

Наряду с растущей популярностью СИМ в городских агломерациях развиваются сервисы их краткосрочной аренды. В 10% ДТП участвовали арендованные СИМ, при использовании которых погиб 1 человек.

Большинство (76%) ДТП с участием СИМ зарегистрировано в светлое время суток. В это же время суток зафиксировано и большинство погибших (55%).

Аварийность с участием СИМ приходится на молодую часть населения. Практически половину пострадавших в ДТП (43%) составляют лица возрастной группы 20-34 года. При этом число пострадавших растет по мере увеличения их возраста. Начиная с 35 лет количество пострадавших резко падает и далее уменьшается по мере увеличения возраста. Суммарно на возраст 35 лет и более приходится 28,7% от общего числа пострадавших.

Наибольшую долю (53%) виновности в ДТП с участием СИМ имеют водители механических т/с. Среди пользователей СИМ, учтенных в ДТП в качестве пешехода, преобладают следующие нарушения: передвижение по проезжей части (32%), неподчинение сигналам регулирования (14%), пересечение проезжей части вне пешеходного перехода в зоне его видимости (11%), среди пользователей СИМ, учтенных в ДТП в качестве водителя – нарушение правил расположения т/с на проезжей части (29%), несоответствие скорости конкретным условиям движения (24%), несоблюдение очередности проезда (19%).

Пользователи СИМ находились в состоянии опьянения в 5% случаев участия в ДТП. По такому относительному показателю они опережают велосипедистов и пешеходов, однако заметно отстают от нетрезвых водителей мототранспорта (кроме мопедов с электродвигателем).

В 2021 году в половине ДТП (51%, или 333) СИМ имели электродвигатель мощностью от 0,25 кВт до 4 кВт. В 11% ДТП мощность электродвигателя СИМ превышала 4кВт, в 38% случаев не превышала 0,25 кВт. Более половины (65%) погибших приходится на случаи использования СИМ с электродвигателем мощностью от 0,25 кВт до 4 кВт.

В 2021 году сотрудниками ГАИ зафиксировано 127 происшествий с пострадавшими, в которых участвовали СИМ, не включенные в официальную статистическую информацию. В этих происшествиях погибли 3 человека и 124 получили ранения.

Результаты проведенного анализа, позволили сотрудникам НЦ БДД МВД РФ прийти к следующим выводам:

1. Аварийность с участием пользователей СИМ имеет прогрессивную динамику роста всех основных показателей ввиду растущей популярности подобных средств передвижения;

2. Анализ мест улично-дорожной сети, где зарегистрированы ДТП с участием СИМ, а также данных о нарушениях пользователей СИМ, позволяет утверждать, что улично-дорожная сеть населенных пунктов в большинстве случаев не готова к появлению новой категории участников дорожного движения. Регистрируемые ДТП в основном происходили в местах пересечения транспортных потоков и могли быть связаны с внезапным появлением СИМ на пути движения т/с либо наоборот;

3. Неупорядоченности движения СИМ способствуют такие факторы как: непригодность дорог населенных пунктов для пользователей СИМ, отсутствие технического регулирования производства, ввоза и обращения таких технических средств, не определённость их правового статуса;

4. Отнесение отдельных категорий СИМ по техническим характеристикам к мопедам обусловит их движение по проезжей части, что породит дополнительные риски в сфере безопасности дорожного движения;

5. Передвижение СИМ по участкам улично-дорожной сети, предназначенным для пешеходов (тротуары и т.д.), без ограничения

максимальной скорости будет представлять угрозу для пешеходов¹³².

Отдельные авторы характеризуют представленные материалы по аварийности СИМ как «неопределённость и заблуждение», то есть примерно так же, как сложившуюся в сфере СИМ неопределённость относительно правового статуса таких технических устройств. Аргументируя свою позицию, ссылаются на несовершенство ведомственного законодательства МВД России, позволяющего различную интерпретацию СИМ при эксплуатации автоматизированных систем оперативного сбора, учета и анализа сведений о показателях в области обеспечения безопасности дорожного движения. В частности, признание ДТП с участием СИМ как столкновение, либо как наезд на пешехода. Считают не допустимой интерпретацию СИМ как технического устройства, предназначенного исключительно для культурно-массовых мероприятий, не являющихся т/с. И предлагают рассматривать СИМ только как т/с, а конкретно как «инновационное транспортное средство», определение которого предусмотрено в п. 6 раздела ПТР ТС 018/2011, как «транспортное средство, в котором применены новые конструктивные решения, качественно изменяющие его основные эксплуатационные показатели, и которое не может быть оценено в соответствии с данным ТР ТС 018/2011»¹³³. В такой позиции усматривается логическая ошибка, так как определение «инновационных транспортных средств», согласно положений рассматриваемого технического регламента, относится к находящимся в эксплуатации т/с в случае внесения изменений в их конструкцию (пп. 6 п. 16 раздела IVТР ТС 018/2011), а решений о введении СИМ в эксплуатацию как т/с не принималось. Вместе с тем, позицию автора о рассмотрении СИМ только в качестве т/с при учёте показателей аварийности, а не пешехода, полностью поддерживаем, так как не считаем возможным признание СИМ – пешеходом.

¹³² Информационно-аналитический обзор «Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 2021 год» // Официальный сайт ФКУ «Научный центр БДД МВД России» [Электронный ресурс]. - URL: <https://media.mvd.ru/files/embed/3935922> (дата обращения: 01.08.2022).

¹³³ Исаев, М.М. Персональные электрические средства передвижения малой мощности: проблемы и перспективы определения порядка участия в дорожном движении / М.М. Исаев, С.Б. Наумов // Современная наука. 2020. № 2. С. 23-25.

В поддержку выводов, представленных сотрудниками НЦ БДД МВД РФ, выступают другие авторы, представляющие свой анализ использования СИМ и выделяющие дополнительные причины увеличения аварийности с их участием:

1. Управлением СИМ детьми в возрасте от 10 до 18 лет, что подтверждено данными о большинстве аварий в светлое время суток;
2. Неудовлетворительное состояние освещения улично-дорожной сети, сопровождающееся отсутствием хорошей видимости, влияющее на утомляемость водителей СИМ (достаточный уровень освещения снижает количество ДТП на 30 %, а количество смертельных исходов на 65 %);
3. Увеличение скорости передвижения СИМ, непосредственно влияющее на безопасность дорожного движения;
4. Увеличение числа раненных при меньшем количестве ДТП с участием СИМ, свидетельствующее о большей опасности таких ДТП;
5. Неоднородное распределение количества ДТП с участием СИМ по дням недели¹³⁴.

В качестве профилактических мер по снижению аварийности связанной с передвижением СИМ в научных источниках выдвигают различные предложения.

В качестве первоочередных, исследователями предлагаются меры организационно-правового и экономического характера:

1. Определение статуса пользователей СИМ, путём внесения соответствующих изменений в ФЗ-196 и ПДД;
2. Предусмотреть возможность идентификации СИМ, путём регистрационных действий и присвоения соответствующих регистрационных знаков (что позволит фиксировать различные правонарушения);
3. Нормативно-правовое утверждение на федеральном уровне типового договора аренды СИМ, обязательного к заключению с кикшеринговой

¹³⁴ Юнг, А.А. Оценка аварийности средств индивидуальной мобильности в различных условиях движения / А.А. Юнг, А.Г. Шевцова // Современная наука. 2021. № 2. С. 31-36.

компанией перед предоставлением СИМ для управления¹³⁵.

Предложенные автором меры заслуживают всяческой поддержки, но больше направлены на защиту прав кикшеринговых компаний (т.е. в поддержку интересов бизнеса), которые как собственники будут нести ответственность за источник повышенной опасности и оплачивать соответствующие штрафы. Поэтому, такие предложения подлежат некоторому дополнению в сторону защиты прав всех участников дорожного движения. Введение СИМ в правовое поле, как самостоятельного участника дорожного движения, помимо постановки на регистрационный учёт и получения регистрационных знаков, требует обязательного проведения технического осмотра такого т/с, получения водительского удостоверения соответствующим пользователем и страхованием его гражданской ответственности, по примеру каршеринговых услуг. Лишь после соблюдения всех традиционных условий для регистрируемых т/с, возможен его допуск для участия в дорожном движении.

Идентификация СИМ из потока т/с или пешеходов, действительно необходима, но каким образом и кем она будет осуществляться? Этим вопросом задаются и учёные, которые констатируют отсутствие механизма как выявления правонарушений, совершаемых с использованием СИМ, так и применения соответствующих мер обеспечения производства таких правонарушений¹³⁶. Для этого нужно предусматривать присвоение СИМ каких-либо идентификационных знаков, например регистрационных знаков, а значит и постановку на учёт, по аналогии с автотранспортом¹³⁷. Ещё одним примером правового регулирования, аналоги которого, на наш взгляд, возможны к применению в отношении СИМ, является правовой режим, установленный в

¹³⁵ Вислогубова, О.И. Иные виды материальной ответственности лиц, управляющих арендованными электросамокатами / О.И. Вислогубова // Вестник Белгородского юридического института МВД России имени И.Д. Путилина. 2022. № 2. С. 90–93.

¹³⁶ Капустина, Е.Г. Административно-правовой статус отдельных субъектов административно-правовых отношений в сфере безопасности дорожного движения / Е.Г. Капустина // Закон и право. 2020. № 2. С. 174-176.

¹³⁷ Гайдуков, А.А. О некоторых проблемах правового регулирования эксплуатации питбайков на дорогах общего пользования / А.А. Гайдуков, А.И. Щеглов // Теория и практика общественного развития. 2020. № 11. С. 72-75.

2019-ом году для беспилотных летательных аппаратов и предусматривающий правила учёта и регистрации в зависимости от их массы¹³⁸. Ведением такого учёта и выдачей соответствующих учётных номеров (подлежащих нанесению на элементы конструкции СИМ до начала передвижения), опять же, на наш взгляд, могло бы заниматься МВД России, в том числе, с использованием информационных ресурсов (портал «Госуслуги»). Эта же процедура, решает и вопрос о закреплении собственника за конкретным СИМ, который будет нести за него ответственность, в соответствии со ст. 2.6.1 КоАП РФ.

За снижение пороговых значений развиваемой СИМ скорости, выступают авторы, считающие такие т/с ограниченными в показателях маневренности, что существенно повышает вероятность потери управления, а значит и возможность аварийности. Опираясь на статистические данные (при скорости 30 км/ч – 90 % пешеходов остались в живых, а при скорости 50 км/ч – 80 % пешеходов погибли), исследователи прогнозируют увеличение вероятности гибели пешехода при столкновении с СИМ, в связи с регулярным повышением скоростных характеристик таких т/с¹³⁹.

Скорость современного СИМ постепенно приближается к скорости мотоцикла, поэтому, отдельного внимания заслуживает опыт профилактики аварийности мотоциклистов, вероятность смерти которых на дорогах в ДТП в 29 раз выше, чем у водителей автомобилей¹⁴⁰. При аварии, в отличие от водителей автомобилей, отделение водителя СИМ от своего т/с более вероятно, так как не используются подушки безопасности, подголовники и средства удержания человека в салоне (ведь нет и салона). А безопасность конструкции СИМ не проверяется в краш-тестах. Поэтому дальнейшее движение тела водителя СИМ, в результате аварии, будет идти по собственной траектории. В

¹³⁸ Постановление Правительства РФ от 25.05.2019 N 658 (ред. 19.03.2022) «Об утверждении Правил учета беспилотных гражданских воздушных судов с максимальной взлетной массой от 0,15 килограмма до 30 килограммов, ввезенных в Российскую Федерацию или произведенных в Российской Федерации» // СПС Консультант плюс.

¹³⁹ Мишина, Ю.В. К вопросу об участии в дорожном движении пользователей средств индивидуальной мобильности / Ю.В. Мишина // Правопорядок: история, теория, практика. 2020. № 1 (24). С. 44-46.

¹⁴⁰ «Русская рулетка» для байкера // Материалы официального интернет-издания «Газета.ру» [Электронный ресурс]. URL: https://www.gazeta.ru/auto/2015/06/15_a_6841677.shtml (дата обращения: 01.08.2022).

таких случаях выделяют следующие способы обеспечения безопасности:

- изменение траектории движения или угловой ориентации человека после отделения от СИМ и перед соударением с препятствием для уменьшения травм;
- демпфирование (гашение) ударов человека о препятствия;
- экзоскелеты для распределения ударной нагрузки по телу человека и для придания жёсткости телу человека.

Реализация таких способов при управлении мотоциклом отражена в следующих средствах безопасности – шлем, защитная одежда, налокотники, наколенники, тяжёлые ботинки. Инновационным средством считаются надувные подушки безопасности, прикрепляемые к мотоциклисту или встроенные в его жилет, скорость срабатывания которых при скорости движения уже в 50 км/ч не всегда гарантирует защищённый удар, а при больших скоростях тем более¹⁴¹. Технически, СИМ выполняет ту же функцию что и мотоцикл, и по конструкции они схожи, так почему же в Проекте Правил нет ни слова об использовании водителями СИМ средств безопасности или других способов обеспечения безопасности? Вопрос риторический и требует дальнейшей проработки положений Проекта Правил в обозначенном направлении. В поддержку использования средств защиты выступают и другие исследователи, предлагающие так же обязать водителей СИМ на использование светоотражающих жилетов¹⁴².

Отсутствие законодательной позиции по вопросу использования водителями СИМ средств безопасности и светоотражающих жилетов, не позволяет нам согласиться с положениями Проекта Правил о возможности допуска СИМ для передвижения по обочине и проезжей части автомобильных дорог, а так же позволяет нам говорить о невозможности перевозки пассажиров, даже если конструкция СИМ предусматривает такую перевозку.

¹⁴¹ Буслаев, С.П. Возможность применения систем искусственного интеллекта для обеспечения безопасности водителей малых транспортных средств / С.П. Буслаев, Н.В. Черепанов // Инновации и инвестиции. 2020. № 11. С. 186-188.

¹⁴² Волков, П.А. Средства индивидуальной мобильности: вопросы теории и практики использования / П.А. Волков, Ю.В. Кеменяш // Вестник Белгородского юридического института. 2021. № 1. С. 51-55.

В качестве самостоятельной меры профилактики аварийности СИМ, отдельные авторы рассматривают совершенствование инфраструктуры для новых т/с, путём выделения отдельных полос для передвижения СИМ. При этом авторы разделяют озабоченность в отношении дороговизны такого нововведения, и предлагают поэтапное его осуществление в рамках национального проекта «Безопасные качественные дороги», а так же считают необходимым введение дополнительных правил передвижения СИМ, обеспеченных мерами ответственности¹⁴³.

Ещё одно мнение, заслуживающее нашего внимания, отражает предложение об ограничении правил продажи и эксплуатации СИМ, в частности несовершеннолетним лицам определённого возраста и лицам, не имеющим соответствующего водительского удостоверения (возраст и категорию т/с необходимо уточнить на законодательном уровне). А с несовершеннолетними и их родителями необходимо проведение индивидуально-профилактической работы, направленной на разъяснение характеристик СИМ, определяющих его как т/с, способное стать источником повышенной опасности¹⁴⁴.

В зарубежных государствах, для регулирования общественных отношений в сфере СИМ, используются различные нормативные формы, которые не всегда носят обязательный характер.

Например. Американской компанией «UL» разработан добровольный стандарт безопасности для СИМ – UL2272, согласно которого производится оценка электрической и пожарной безопасности СИМ. Однако данный документ не касается эксплуатационной безопасности СИМ. В ЕС так же разработан ряд стандартов безопасности СИМ или его отдельных частей: EN 15194, EN 50604-1 – для легких аккумуляторов; EN 62133-2 – для аккумуляторов переносных или вспомогательных систем; 2014/30/EU для ЕМС,

¹⁴³ Жукова, Н.А. К вопросу о правовом регулировании отношений, связанных с использованием электросамокатов / Н.А. Жукова, Н.П. Сычев // Научное наследие. 2021. № 68. С. 57-59.

¹⁴⁴ Гайдуков, А.А. О некоторых проблемах правового регулирования эксплуатации питбайков на дорогах общего пользования / А.А. Гайдуков, А.И. Щеглов // Теория и практика общественного развития. 2020. № 11. С. 72-75.

2011/65/EC для RoHS, 2014/53/EU(RED) – для устройств с радиотехнологиями; 2006/42/EC – Директива по безопасности машинного оборудования; ISO 4210-10 (в разработке) – для электровелосипедов может стать стандартом EN через несколько лет; EN 60335-1¹⁴⁵.

В нашей стране так же предусмотрены похожие документы:

1. ГОСТ Р 58680-2019 для спортивного оборудования на роликах «Самокаты»¹⁴⁶, в том числе для иностранных изделий: а) если они предназначены для взрослых, продукция проходит проверку по ТР ТС ЕАЭС 020/2011 «Электромагнитная совместимость технических средств»¹⁴⁷ (сертификация предусмотрена в форме декларирования); б) если они предназначены для детей, продукция проходит проверку по ТР ТС ЕАЭС 008/2011 «О безопасности игрушек»¹⁴⁸ (оформляется сертификат соответствия);
2. ТР ТС 004/2011 «О безопасности низковольтного оборудования»¹⁴⁹ и ТР ТС 020/2011 - для зарядных устройств электросамокатов (оформляется сертификат соответствия).

Указанные регламенты узконаправленные и не решают возникших на сегодняшний день проблем, вызванных масштабной эксплуатацией СИМ.

В разработке находится ещё один проект Национального стандарта «Электрические средства индивидуальной мобильности. Технические требования и методы испытаний», упоминавшийся нами ранее, подготовленный в апреле 2022 ФГУП «НАМИ». Очень рассчитываем, что этим документом будут учтены проведённые исследования аварийности новых транспортных средств.

¹⁴⁵ Пестов, Р.А. Проблемы правового регулирования использования новых видов транспорта на электрической тяге / Р.А. Пестов, К.А. Кузнецова, М.Л. Балобан // Юрист-Правоведь. 2021. № 3 (98). С. 46-52.

¹⁴⁶ ГОСТ Р 58680-2019. Национальный стандарт Российской Федерации. Оборудование спортивное на роликах. Самокаты. Требования безопасности и методы испытаний (утв. и введён в действие Приказом Росстандарта от 30.10.2019 № 1229-ст) // СПС Консультант Плюс.

¹⁴⁷ Решение Комиссии Таможенного союза от 09.12.2011 № 879 (ред. 29.06.2021) «О принятии технического регламента Таможенного союза «Электромагнитная совместимость технических средств» // СПС Консультант Плюс.

¹⁴⁸ Решение Комиссии Таможенного союза от 23.09.2011 № 798 (ред. 11.01.2022) «О принятии технического регламента Таможенного союза «О безопасности игрушек» // СПС Консультант Плюс.

¹⁴⁹ Решение Комиссии Таможенного союза от 16.08.2011 № 768 (ред. 25.10.2016) «О принятии технического регламента Таможенного союза «О безопасности низковольтного оборудования» // СПС Консультант Плюс.

Безусловно, сертификация занимает особое место среди иных форм подтверждения соответствия и как один из видов разрешений, используемых нашим государством, должна быть неотъемлемым атрибутом любого не безопасного устройства, в том числе СИМ, что бы учитывать условия его безопасного производства и эксплуатации. Однако считаем, что если по отношению к СИМ государством применяется сертификация, то она должна быть в обязательной форме, а не носить добровольный характер. Так же считаем допустимым применение государством для регулирования общественных отношений в сфере производства и эксплуатации СИМ и иных видов и форм разрешительной системы, таких как регистрация, аккредитация или даже лицензирование.

Таким образом, при рассмотрении данных об аварийности средств индивидуальной мобильности и мер её профилактики, наблюдается их тесная взаимосвязь с условиями допуска к управлению такими средствами. Поэтому правильное сочетание предлагаемых мер профилактики должно быть изучено на государственном уровне и найти отражение в соответствующих документах. Среди эффективных мер профилактики аварийности средств индивидуальной мобильности выделим следующие:

1. Определение на законодательном уровне статуса лица, использующего средство индивидуальной мобильности и получение права на его управление, после сдачи соответствующих экзаменов;

2. Ограничение продажи средств индивидуальной мобильности несовершеннолетним лицам определённого возраста и лицам, не имеющим соответствующего водительского удостоверения;

3. Допуск к участию в дорожном движении средств индивидуальной мобильности в качестве транспортного средства, с постановкой на государственный учёт и присвоением регистрационных знаков (учётных номеров), проведение технического осмотра, страхование гражданской ответственности владельца;

4. Нормативно-правовое утверждение на федеральном уровне типового

договора аренды средства индивидуальной мобильности, обязательного к заключению с кикшеринговой компанией перед его предоставлением для управления;

5. Снижение допустимых пороговых значений развиваемой скорости на стадии производства средств индивидуальной мобильности, а так же установить пределы допустимых скоростей движения при их эксплуатации как на проезжей части, так и на тротуарах;

6. Законодательная регламентация обязательного использования средств и способов обеспечения безопасности водителями средств индивидуальной мобильности (шлем, защитная одежда, налокотники, наколенники, надувные подушки безопасности, светоотражающие жилеты и другие);

7. Запрет перевозки пассажиров на средствах индивидуальной мобильности, даже если их конструкция предусматривает возможность такой перевозки;

8. Совершенствование инфраструктуры для передвижения средств индивидуальной мобильности;

9. Проведение индивидуально-профилактической работы с несовершеннолетними и их родителями, направленной на разъяснение характеристик средств индивидуальной мобильности, определяющих его как транспортное средство, способное стать источником повышенной опасности;

10. Введение мер ответственности за нарушение правил производства и эксплуатации средств индивидуальной мобильности.

ГЛАВА 2. ОСОБЕННОСТИ И ПРОБЛЕМЫ ЗАКОНОДАТЕЛЬНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ СРЕДСТВ ИНДИВИДУАЛЬНОЙ МОБИЛЬНОСТИ

§ 1. Практика законодательного регулирования и использования средств индивидуальной мобильности в зарубежных странах

Персональные средства передвижения, оборудованные электродвигателем, также называемые на «западе» personal mobility device (PMD), быстро завоевали внимание жителей европейских городов, как новое средство передвижения. Население разных стран ищет возможности мобильности нового поколения, основанные на экономии, поэтому PMD представляют большие перспективы, но также и значительную опасность для дорожного движения. Эти транспортные средства до последнего времени, во многих государствах, использовались без законодательного регулирования, да и в настоящее время, нормативы многих стран в этой сфере существенно различаются.

PMD уже сейчас влияют на процессы регулирования, планирования инфраструктуры в европейских городах, власти которых стремятся предоставить различным группам населения необходимую возможность современной мобильности, при этом обеспечивая безопасность движения транспорта и пешеходов.

Власти любой страны обязаны создать основу для эффективного управления дорожным движением, решить проблему регулирования и управления новыми видами мобильного транспорта, одновременно решив вопросы безопасности и доступности, обеспечив баланс между потребительским спросом на современные средства передвижения и общественным запросом на справедливое распределение общественного пространства.

Кажется целесообразным, что процесс совершенствования

отечественного законодательства в указанной сфере должен базироваться, в том числе, на изучении зарубежного опыта правового регулирования использования РМД (далее – средства индивидуальной мобильности (СИМ)). Чаще всего, европейский законодатель, регулируя данную сферу говорит о e-scooters, т.е. о электроскутерах или по-русски электросамокатах (хотя необходимо учитывать, что это могут быть в некоторых случаях и разные средства передвижения, с учетом технических характеристик, например, диаметра колес), нередко распространяя правовые ограничения, запреты и правила и на другие виды средств индивидуальной мобильности, поэтому в рамках этой главы, мы чаще всего будем говорить именно о электроскутерах (в «западном» понимании этого слова), как о главном средстве передвижения в зарубежных странах.

Анализ опыта зарубежных стран в части правового регулирования использования СИМ позволит глубже понять вектор регулятивного развития в данной сфере, сформулировать в следующем параграфе предложения по совершенствованию отечественного законодательства в данной области, с учетом существующих национально-правовых различий и особенностей построения национальных систем законодательства. Анализ правоприменительной практики и законодательства европейских и других развитых государств позволит не только своевременно внедрить передовой опыт, но и избежать ошибок на пути совершенствования отечественного законодательства.

Всего за несколько лет средства индивидуальной мобильности быстро распространились во многих городах США и Европы. Эти легкие, электрические, скоростные транспортные средства доступны в любых европейских городах, что позволяет их пользователям быстро находить, резервировать, разблокировать и оплачивать использование СИМ через свои смартфоны. Как и другие транспортные средства,двигающиеся по дорогам, СИМ должны использоваться в рамках нормативной базы. Разные европейские города реагировали на тенденцию современной микромобильности по-разному,

начиная от полного запрета и заканчивая полной доступностью их использования. Некоторые из них, со временем, адаптировали политику микромобильности, реагируя в том числе на реакцию общественности.

Прежде чем перейти к детальному рассмотрению законодательства различных государств в рамках разрабатываемой темы, кратко рассмотрим некоторые тенденции в сфере регулирования использования электротранспорта в Европе и мире. В сентябре 2019 года новый закон о мобильности добавил электроскутеры в закон о дорожном движении Франции с определенными мерами, включая минимальный возраст (от 12 лет). Передвижение на электроскутерах было запрещено на тротуарах, ограничение скорости на дорогах составило 25 км/час, была предусмотрена обязанность для детей в возрасте от 12 лет использовать шлемы. В Лионе оператор, предоставляющий услуги кикшеринга, установил ограничение скорости, основанное на глобальной системе позиционирования (GPS), где в пределах пешеходной зоны города ограничил скорость СИМ в пределах 8 км/час. Париж также стремился ограничить количество фирм, работающих в этой сфере до трех операторов, которым было разрешено предоставлять свои услуги. Национальный закон о мобильности наделял местные власти полномочиями ограничивать количество транспортных средств и операторов, а также налагать дополнительные требования на техническое обслуживание, шум и загрязнение.

В Германии лицензия на электроскутеры для использования на дорогах общего пользования предоставляется, если:

- их максимальная скорость не может превышать 20 км/час;
- установлены передние фары и боковые отражатели;
- установлены два тормоза, которые работают независимо друг от друга;
- установлен звуковой сигнал, который может быть использован для предупреждения других пользователей о приближении.

В начале 2020 года Министерство транспорта Италии опубликовало

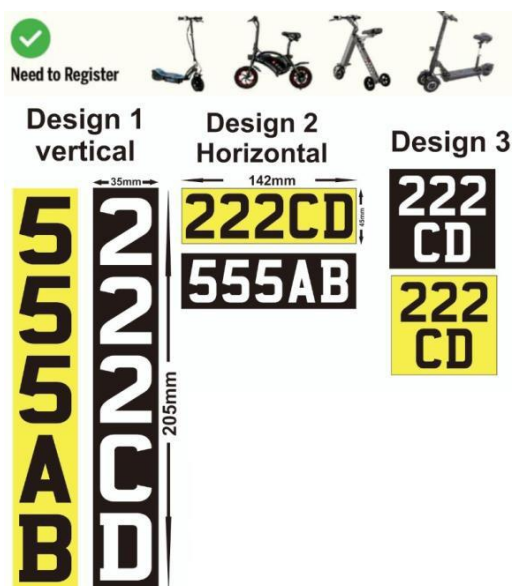
новые правила для электроскутеров, которые наиболее популярны в Милане, Турине и Риме. Закон устанавливал минимальный возраст для управления ими – 14 лет, обязательное ношение шлема для лиц моложе 18 лет. Предусматривалось, что электроскутеры могут передвигаться с максимальной скоростью 25 км/час на полосе для велосипедистов, и 6 км/час в пешеходных зонах.

В последние годы количество электроскутеров в Республике Мальта неуклонно растет, их использование изначально не охватывалось каким-либо правовым регулированием. Однако всплеск сообщений об авариях, связанных с электроскутерами, привел к призывам к ужесточению и введению соответствующих правил пользования. Новые правила требуют, независимо от форм собственности электроскутеров, чтобы водители были старше 18 лет, имели водительские права и были застрахованы. Одноразовый регистрационный взнос в размере 11,65 евро устанавливается для электроскутеров, а также ежегодный лицензионный сбор в размере 25 евро.

В Бельгии законно ездить на электроскутерах по дорогам общего пользования, если их скорость ограничена 25 км/час, это же требование относится и к электровелосипедам. В Норвегии и Швеции есть ограничение в 20 км/ч. В Швеции электронные скутеры должны иметь тормоза, звуковое предупреждающее устройство (сигнал), а водители моложе 15 лет обязаны носить шлем. В Испании установлено ограничение скорости 25 км/час для электроскутеров и требование, чтобы они были застрахованы. В Нидерландах электронные скутеры относятся к той же категории, что и мопеды, с минимальным возрастом 16 лет. Наличие страховки является обязательным условием, кроме того, разрешено использовать только те транспортные средства, которые были одобрены RDW (Нидерландское управление транспортных средств).

Трудно обеспечить соблюдение ограничений и запретов при отсутствии возможности идентификации средств индивидуальной мобильности. Вот почему некоторые страны, такие как Сингапур или Япония, ввели обязательную

регистрацию и наличие идентифицирующих знаков. В Германии предусмотрена обязательная страховая наклейка на электроскутерах, позволяющая идентифицировать данное средство передвижения на расстоянии.



Большинство европейских стран требуют, чтобы на быстрых электровелосипедах отображалась идентификационная табличка, аналогичная той, что используется на мопеде.

Рис. 2.1. Виды идентификационных наклеек в Сингапуре¹⁵⁰

В Сингапуре Управление наземного транспорта (LTA) представило новую функцию в своем приложении для смартфонов, позволяющую гражданам и должностным лицам, отправлять сообщения (отчеты) о нарушениях, допущенных на средствах индивидуальной мобильности (электронных скутерах, велосипедах и электровелосипедах), в том числе о СИМ, не отвечающих техническим требованиям или о лицах, допустивших опасное вождение.

Новизна данного вида электротранспорта в сочетании с различными нормативными законодательными рамками и различными уровнями автономии в принятии решений в каждой европейской стране и городе привели к

¹⁵⁰Safe Micromobility. – Текст: электронный // International Transport Forum: [сайт]. -2020. URL: <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/safe-micromobility.pdf>(дата обращения: 11.07.2022).

внедрению различных подходов к регулированию использования СИМ по всей Европе. Тем не менее, большинство национальных и местных нормативных актов направлены на определение следующих общих критериев:

- ограничение скорости до 25 км/ч, а в пешеходных зонах в пределах 10 км/ч;
- введение правил безопасности (например, использование шлема, световозвращателей и фонарей);
- возрастные ограничения к пользователям СИМ;
- наделение соответствующей компетенцией в области управления микромобильностью местных органов власти;
- требования к профессиональной подготовке (например, наличие водительской лицензии) или без таковой.

Проблемы безопасности являются одной из наиболее насущных проблем, требующих решения и необходимости гибких подходов к регулированию для достижения максимально полезного результата в сфере обеспечения безопасности всех участников дорожного движения.

В этой связи многими европейскими специалистами подчеркивается необходимость установления ограничений в отношении СИМ, ограничений на их скорость и мощность, а также запрет на их использование на тротуарах. Предлагается разрешить их использование на велосипедных дорожках, с ограничением скорости до 20 км/час. Главной стратегией обеспечения безопасности являются большие штрафы или конфискация транспортного средства, однако установление ограничений скорости на определенных территориях по GPS также дает весомый результат. Несмотря на весьма результативный санкционный потенциал, расширение стратегии использования СИМ должно пойти по пути обеспечения безопасности, а именно:

- 1) запретить использование для передвижения по тротуарам и/или обеспечить соблюдение низкой скорости;
- 2) обеспечить соблюдение ограничений скорости 25 км/ч или менее в местах совместного использования с другими транспортными

средствами. Большинство стран устанавливают либо ограничения на максимальную скорость движения 20-25 км/ч, либо запрет самих транспортных средств, если максимальная скорость их движения превышает 25 км/ч;

3) улучшить конструкцию транспортных средств, повысить сцепление с дорогой и устойчивость;

4) усовершенствовать сбор данных о дорожно-транспортных происшествиях на СИМ для оценки показателей безопасности транспортных средств;

5) устранить стимулы к опасному поведению (т.е., например, поминутную арендную плату);

6) решить проблему загромождения улиц, перераспределение пространства и расширения парковочных мест.

Проведя поверхностный анализ, углубленно обратимся к опыту правового регулирования использования средств индивидуальной мобильности в государствах Европейского Союза (далее - ЕС). Тем не менее, необходимо учитывать, что правила использования средств индивидуальной мобильности в государствах ЕС не единообразны. Что касается правил дорожного движения, то почти во всех странах ЕС, где разрешено передвигаться на средствах индивидуальной мобильности по дорогам, действуют правила дорожного движения по аналогии с велосипедами.

Ключевым нормативным правовым актом, устанавливающим порядок использования в **Германии** малых электромобилей является постановление Федерального Правительства от 6 июня 2019 года «Об участии малых электромобилей в дорожном движении» (далее - eKFV), в последней редакции от 12 июля 2021 года¹⁵¹. Опыт правового регулирования и использования средств индивидуальной мобильности в Германии является наиболее прогрессивным, а количество таких средств наибольшим среди всех государств Европейского союза.

¹⁵¹Verordnung über die Teilnahme von Elektrokleinstfahrzeugen am Straßenverkehr (Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnungen eKFV). – Текст: электронный // ADAC: [сайт]. – 2021. URL: <https://www.gesetze-im-internet.de/ekfv/BjNR075610019.html> (дата обращения: 11.07.2022).

По законодательству Германии малые электромобили - это транспортные средства с электрическим приводом и скоростью движения от 6 до 20 км/ч с номинальной длительной мощностью электродвигателя не превышающем 500 Вт либо 1400 Вт (в случае, если речь идет о самобалансирующемся посредством электронного блока управления транспортном средстве) и имеющие ширину не более 70 сантиметров, высоту 140 сантиметров и длину 200 сантиметров, а также максимальный вес без водителя - 55 килограммов.

Согласно действующим положениям, эксплуатация транспортных средств (электроскейтборды, гироскутеры и моноколеса) с электрическим приводом без наличия в штатной комплектации рулевой и тормозной систем управления, габаритного освещения, звукового сигнала на дорогах общего пользования не допускается. Их эксплуатация возможна только на ограниченном пространстве (внутренний двор, спортивная площадка, закрытая придомовая территория без выезда на проезжую часть). Движение по улицам, тротуарам, пешеходным дорожкам также запрещается¹⁵².

Данными малогабаритными электромобилями (далее – микроэлектромобили) можно управлять при наличии страховой наклейки (знака) и лицензии на эксплуатацию, которая должна быть идентифицирована с помощью идентификационного номера транспортного средства с заводской табличкой.

Для того, чтобы быть пригодным для движения, микроэлектромобилю нужны два независимо действующих тормоза, устройство для подачи звукового сигнала, световые приборы спереди и сзади ТС, боковые светоотражатели, размещаемые на ободе одного из колес, при этом наличие указателей поворота не является обязательным.

Микроэлектромобилем может управлять только один человек, достигший возраста 14 лет, наличие водительского удостоверения не требуется. Перевозка другого лица и использование прицепа не допускаются.

¹⁵²Monowheels: DieseRegelngeltenfürelektrischeEinräder – Текст : электронный // ADAC:[сайт]. – 2021. URL: <https://www.adac.de/rund-umsfahrzeug/elektromobilitaet/elektrofahrzeuge/airwheel> (дата обращения: 11.07.2022).

Микроэлектромобили являются автотранспортными средствами и поэтому, как мы уже указывали выше, подлежат страхованию. Для эксплуатации требуется наличие полиса страхования гражданской ответственности с размещением подтверждающей наклейки на корпусе устройства. Страховой знак должен быть прикреплен к задней части транспортного средства, если это возможно, под задним фонарем как минимум на 50 мм выше дороги. *Стоимость страхования — 20-60 евро в год.* Без страховки невозможно получить обязательный номерной знак. **Без наклеенного номера скутер считается незарегистрированным.**

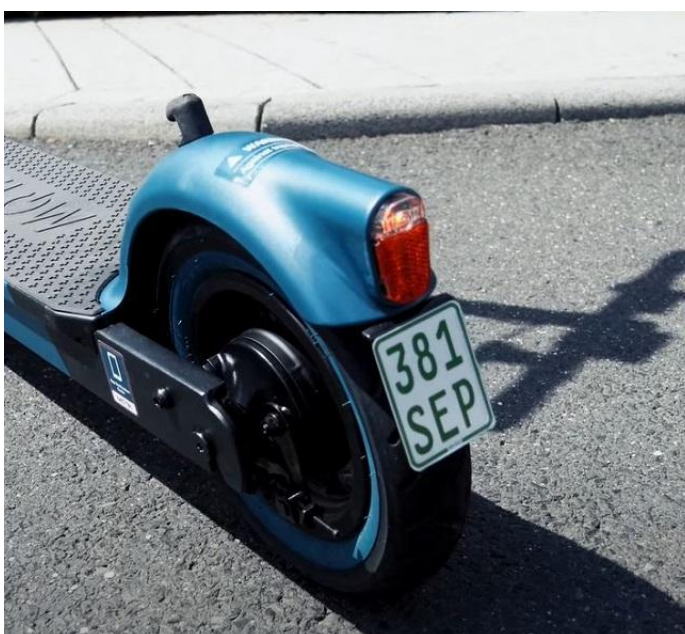


Рис. 2.2. Номерной знак страховки в Германии.

Каждый год требуется новая страховая наклейка, которую можно заказать в страховых компаниях онлайн или купить в офисе и приклеить на транспортное средство.

Рассмотрим правила движения микроэлектромобилей в рамках улично-дорожной сети:

1. в населенных пунктах движение разрешено по велосипедным дорожкам (обозначенным разметкой и соответствующими дорожными знаками), тротуарам, имеющим зону для движения велосипедов, выделенным полосам для велосипедов на дорогах общего пользования, а при их отсутствии

по правому краю проезжей части (максимально близко к обочине по ходу движения потока), а также по дорогам с односторонним движением, где знаками разрешено движение велосипедистов;

2. в населенных пунктах езда по тротуару, пешеходным зонам, улицам с односторонним движением, а также по шоссейным дорогам, дорогам местного значения, магистралям скоростного движения (автобан) запрещена. В исключительных случаях (при наличии соответствующего разрешающего знака или для конкретных лиц с особым правовым статусом) разрешается передвижение по пешеходной зоне на минимальной скорости;

3. вне населенных пунктов разрешается движение по обочинам, оснащенным твердым покрытием;

4. к микроэлектромобилям применяются те же правила парковки, что и к велосипедам. Парковка на тротуарах, как правило, разрешена, если она не препятствует участникам дорожного движения или не блокирует пути;

5. не должны создаваться помехи движению и опасность для пешеходов, в случае необходимости скорость движения должна быть адаптирована под скорость пешеходного потока;

6. использование защитного шлема для рассматриваемого вида транспортных средств действующим законодательством Германии не регламентировано;

7. перевозка микроэлектромобиля в транспорте общего пользования не запрещена, и основана на правилах перевозки вещей. Каждая отдельная транспортная компания или соответствующее транспортное объединение принимает решение об условиях перевозки. Так, например, немецкий железнодорожный перевозчик Deutsche Bahn разрешает провоз скутеров в сложенном виде бесплатно, как ручную кладь. Если сложить электросамокат невозможно, придётся оплатить место, как для велосипеда. В региональных транспортных компаниях правила разнятся. Например, в Мюнхене разрешена бесплатная транспортировка сложенного самоката в автобусах, трамваях, электричках и метро, но запрещено перевозить скутер в разложенном виде.

8. Специально для скутеров ввели табличку “Elektrokleinstfahrzeugefrei” для исключений на запретительные знаки, подобных существующим для немецких велосипедистов. Кстати, велосипедные знаки для электросамокатов не действуют, *однако действует велосипедный светофор.*



Рис. 2.3. Дорожный знак «Elektrokleinstfahrzeugfrei»

Штрафы за нарушение ПДД варьируются – от 60 до 180 евро (проезд на запрещающий сигнал светофора), вождение без страховки (отсутствие страхового номера) – 40 евро, вождение по тротуарам – от 15 до 30 евро, выезд на автобан – 20 евро, вождение без обязательного освещения – 20 евро, использование несертифицированного самоката – 70 евро, езда двух самокатов рядом (езда параллельным курсом), а не один за другим – 15-30 евро.

Местные власти обладают правом регулировать вопрос расширения или исключения доступных для проезда на электросамокатах зон в населенном пункте. В Дюссельдорфе запрещено движение на территории университетского кампуса и в историческом центре, в Мюнхене – в городских парках и на прилегающей к Олимпийскому стадиону территории. Опасения в отношении неупорядоченного движения электрических транспортных средств и возможности наезда в местах высокой концентрации людей высказываются, в первую очередь, пешеходами из числа пожилых людей и матерей с маленькими детьми. Представители партии ХДС обращают внимание, что в контексте повсеместного внедрения электрических средств передвижения увеличиваются риски для безопасности и спокойствия граждан, одновременно призывая к ужесточению системы контроля за эксплуатацией и повышению качества

разъяснительной работы с водителями.

Парковка электросамокатов в ФРГ может осуществляться повсеместно, если не создаются помехи и затруднения для других участников дорожного движения и пешеходов (по аналогии с велосипедами). Вместе с тем, рекомендуется парковаться в специально отведенных и оборудованных местах для велосипедов. Оставлять электросамокаты на парковочных местах для автомобилей запрещено. В Берлине городской администрацией наложен запрет на парковку вблизи Бранденбургских ворот и Мемориала памяти жертв Холокоста, в Кельне - вблизи Кельнского собора, в Мюнстере – на территории исторического центра.

На водителей электросамокатов, сегвеев и других СИМ распространяются аналогичные с водителями автомобилей критерии допустимого уровня алкоголя в крови. Вождение самоката в состоянии алкогольного опьянения штрафуются наравне с автомобильными нормами. Для начинающих водителей (находящихся на испытательном сроке после недавнего получения немецкого водительского удостоверения) или лиц младше 21 года – 0,0 промилле. Нарушение обойдется в 250 евро штрафа, 1 пункт в реестр правонарушений, обязательное платное посещение семинара и продление испытательного срока до 4 лет. Для других категорий – максимальный размер 0,49 промилле. Отдельно оговаривается, что при превышении допустимого уровня алкоголя в крови предусмотрено изъятие водительского удостоверения. Те водители, у которых обнаруживается наличие алкоголя в крови от 0,5 до 1,09 промилле совершают административное правонарушение и могут получить штраф в 500 евро, 2 пункта в реестр правонарушений и запрет на вождение всех видов транспорта на месяц. Езда с больше 1,1 промилле — преступление, с наказанием в виде лишения права управления транспортным средством, в том числе и в будущем. Отягчающие обстоятельства приводят к большим денежным штрафам и тюремному заключению. Также как преступление квалифицируется поездка с явными симптомами опьянения, например, падение, нарушение ПДД или столкновение с дорожным

ограждением независимо от количества выпитого.

Во **Франции** средства индивидуальной мобильности именуется термином «моторизованное личное транспортное средство». Данная категория объединила в себе такие транспортные средства, как сегвеи, электроскутеры, моноколеса и другие средства передвижения.

Передвижение на СИМ в населенных пунктах Франции и за их пределами разрешено только по велосипедным дорожкам. Муниципалитетам предоставлено право устанавливать разрешение на их использование для езды по дорогам общего пользования. Движение по тротуару на средствах индивидуальной мобильности с использованием двигателя запрещено, однако некоторые муниципалитеты вправе разрешить это. Парковка средств индивидуальной мобильности может быть осуществлена на тротуаре, если они не мешают пешеходам.

Правила применения СИМ устанавливают следующие требования:

- минимальный возраст для управления – не менее 12 лет;
- управляющее средством индивидуальной мобильности лицо не может перевозить других людей или толкать, буксировать груз или транспортное средство;
- скорость движения не может превышать 25 км/ч; на дорогах с активным пешеходным движением – 8 км/ч, а в Париже еще предусматривается запрет на передвижение в городских парках и парковку на тротуаре.
- средство индивидуальной мобильности должно быть исправно и оснащено передними и задними фонарями, звуковым сигналом, светоотражающим оборудованием, тормозной системой;
- управляющее лицо обязано использовать средства для безопасного вождения (шлем и жилет со световозвращающими элементами).
- запрет и привлечение к административной ответственности за модификацию (увеличение скоростного режима) СИМ¹⁵³.

¹⁵³Калмыков Г.И., Запаренко А.М., Горячев А.А., Андреев М.В. Зарубежный опыт правового регулирования использования отдельных видов средств индивидуальной мобильности // Аналитический обзор. ФГКУ «ВНИИ

Интересным для рассмотрения также является законодательство Австрии и Швейцарии¹⁵⁴.

Законодательством **Австрийской Республики** для электрических скутеров предусмотрены следующие технические требования: максимальная мощность – 600 Вт, максимальная скорость 25 км/ч; наличие эффективной тормозной системы; белые светоотражатели спереди, красные светоотражатели сзади, по бокам – желтые; наличие источника белого света спереди и красного при использовании скутера в темное время суток либо в условиях недостаточной видимости сзади¹⁵⁵.

Для водителей электрических скутеров действуют правила, установленные для велосипедистов. В соответствии со ст. 65 Закона о дорожном движении Австрийской Республики от 6 июля 1960 г.¹⁵⁶, в редакции от 22 июля 2022 г. данного закона в отношении водителей электрических скутеров установлено минимальное возрастное ограничение в 12 лет для самостоятельного управления данным видом транспортного средства. Лица младше 12 лет могут управлять электрическим скутером только под присмотром лица старше 16 лет. Для детей в возрасте до 12 лет предусматривается обязательное ношение шлема. Вождение электрического скутера осуществляется на строго ограниченных территориях: велосипедные дорожки, так называемые жилые улицы (внутридомовые территории), где осуществляется преимущественно движение пешеходов, а движение транспорта ограничено. При движении в зонах, используемых пешеходами, скорость электрического скутера должна соответствовать скорости пешеходного потока, а само передвижение не должно создавать помех в

МВД России». -М. 2021. с. 20.

¹⁵⁴Соколов Д.В. Нормативное регулирование использования электроскутеров в Федеративной Республике Германия, Австрийской Республике и Швейцарской Конфедерации // Современная наука. -2021. №3. С. 77-81.

¹⁵⁵Elektro-Scooter. – Текст: электронный // BundesministeriumfürDigitalisierungundWirtschaftsstandort: [сайт]. – 2021. URL:https://www.oesterreich.gv.at/themen/freizeit_und_strassenverkehr/Elektro-Scooter,-Quads-und-Co/Seite.610110.html(дата обращения: 11.07.2022).

¹⁵⁶Bundesrechtkonsolidiert: GesamteRechtsvorschriftfürStraßenverkehrsordnung 1960, Fassungvom 22.07.2022. – Текст : электронный // BundesministeriumfürDigitalisierungundWirtschaftsstandort : [сайт]. – 2022. – URL:<https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10011336> (дата обращения: 23.07.2022).

движении пешеходам и представлять опасность для них. Движение по тротуарам и пешеходным дорожкам данных транспортных средств допускается с разрешения местных органов власти. Запрещается также управление электрическими скутерами в состоянии алкогольного опьянения с превышением установленного ограничения для этой категории водителей транспортных средств в 0,8 промилле либо в состоянии наркотического опьянения. Страхование ответственности для водителей этих транспортных средств не предусмотрено.

Интересной, на наш взгляд, является и практика **Швейцарии**, которая также законодательно выделяет электрические транспортные средства. Согласно Правил дорожного движения от 13 ноября 1962 г. (в редакции от 1 апреля 2022 г.)¹⁵⁷, эксплуатация электросамокатов на дорогах общего пользования регулируется правилами, установленными для велосипедов. В соответствии с данной нормой использование электросамокатов в пешеходных зонах допускается только лицами с ограниченными возможностями при условии, что они не создают помех в движении пешеходам. Также электросамокат должен быть оборудован спереди световозвращателем и фонарем или фарой белого цвета (для движения в темное время суток и в условиях недостаточной видимости), сзади – световозвращателем или фонарем красного цвета. Правила дорожного движения Швейцарской Конфедерации не предусматривают использование защитного шлема при управлении данного типа устройствами. Для управления электросамокатом или моторизованной инвалидной коляской с максимальной скоростью не более 20 км/ч не требуется водительское удостоверение. Автотранспортные средства, для которых водительское удостоверение не требуется (СИМ) могут управляться с 16 летнего возраста, однако обладатели водительских удостоверений специальной категории G

¹⁵⁷Verordnung über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr (Verkehrszulassungsverordnung, 1 VZV) vom 27. Oktober 1976 (Stand am 1. April 2022) – Текст: электронный // Die Publikationsplattform des Bundesrechts: [сайт]. – 2022. – URL: https://www.fedlex.admin.ch/eli/cc/1976/2423_2423_2423/de (дата обращения: 12.07.2022).

(сельскохозяйственные трактора) или М (легкие мотоциклы) могут управлять транспортными средствами, для которых водительское удостоверение не требуется и до достижения 16-летнего возраста, т.к. данные категории можно получить с 14 лет. К электросамокатам не применяются положения об обязательном страховании автогражданской ответственности¹⁵⁸.

В 2021 году в **Польше** был принят проект поправок к Закону о дорожном движении и некоторые другие нормативные акты, в целях совершенствования правовых основ регулирования статуса электросамокатов и других личных транспортных средств с электроприводом (например, электроскейтбордов, гироскутеров и т.д.). До этих пор правовой статус электросамокатов и личных транспортных средств оставался неурегулированным. Это создавало реальную угрозу безопасности дорожного движения. Новые правила определили статус электросамокатов и личных транспортных средств, кроме того, были введены технические стандарты для устройств, выводимых на рынок после 31 декабря 2021 года.

Явный приоритет отдается пешеходам перед электросамокатами на тротуарах и другой инфраструктуре, предназначенной для пешеходного движения. Водители электросамокатов и других личных транспортных средств должны уступать дорогу пешеходам и никоим образом не препятствовать их передвижению.

Водители электросамокатов обязаны использовать велосипедные дорожки с ограничением скорости 20 км/ч. В случае отсутствия велосипедных дорожек на электросамокатах разрешается передвигаться на дорогах с ограничением скорости 30 км/ч. Когда ограничение скорости на дороге установлено выше 30 км/ч и нет велосипедных полос, пользователи могут ездить на электросамокатах по тротуару или другой пешеходной зоне, при условии, что они будут уделять особое внимание тому, чтобы не создавать препятствий для пешеходов и снижать скорость до скорости

¹⁵⁸ Соколов Д.В. Нормативное регулирование использования электроскутеров в Федеративной Республике Германия, Австрийской Республике и Швейцарской Конфедерации // Современная наука. -2021. №3. С. 77-81.

пешеходов. Пользователи других электронных личных транспортных средств также должны использовать велосипедные дорожки, и не допускаются на автомобильные дороги. Следовательно, если велосипедных дорожек нет, тротуар следует использовать при условии, что пешеходам не будет препятствий.

Также введены правила парковки электросамокатов и личного мобильного транспорта в общественных местах. Они должны быть припаркованы в специально отведенных местах. При отсутствии таких мест на близлежащей территории, такие устройства разрешается припарковать на тротуаре, при условии, что они будут припаркованы на краю тротуара как можно дальше от обочины дороги. Кроме того, тротуар должен быть в ширину не менее 1,5 метров, а припаркованные электросамокаты не должны мешать пешеходам.

Кроме того, правила включают, среди прочего, введение минимального возраста (10 лет) для использования электросамокатов на дорожках общего пользования (в российском законодательстве – велопешеходная дорожка). Лица в возрасте до 18 лет должны иметь такую же квалификацию, как и для езды на велосипеде, то есть велосипедную карту или водительское удостоверение категорий АМ, А1, В1 или Т. Кроме того, запрещено управлять электронным самокатом или личным транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения, а также при потреблении любого психоактивного вещества. Также запрещена перевозка людей, животных и предметов.

Муниципалитетам предоставлено право устанавливать свои собственные правила использования электросамокатов. Например, в Люблине определены районы города, в которых будут действовать ограничения скорости для электросамокатов, а также районы, где парковка электросамокатов запрещена. Также используется система геозон, с помощью приложения, которое связывается с электросамокатами и не позволяет пользователям двигаться со скоростью выше установленной (12 км/ч) в указанной зоне. Приложение также запрещает пользователям покидать скутеры в

запрещенных для парковки зонах. Находясь в этих зонах, пользователи не могут нажать на опцию, предлагающую вернуть СИМ до тех пор, пока устройство не будет возвращено в зону, где разрешена парковка. Через свое приложение пользователи могут видеть, где разрешена парковка, а где нет. В дополнение к ряду мест, где действуют постоянные ограничения на парковку, в Люблине также используется система установки временных ограничений на движение и парковку в определенных местах во время культурных мероприятий.

В других европейских странах СИМ приравнены в основном к мопедам (**Норвегия**) и, как следствие, на их использование распространяются требования о наличии водительского удостоверения, оборудования транспортных средств тормозной системой, световыми и звуковыми сигналами. В **Финляндии**, где также действуют прогрессивные законодательные ограничения, Закономотранспортных средствах регулируется, в том числе, и порядок использования средств индивидуальной мобильности¹⁵⁹.

Самобалансирующиеся электрические индивидуальные транспортные средства: сегвеи, моноколеса, гироскутеры, электросамокаты, а также трех- и четырехколесные скутеры делятся на две категории в зависимости от максимальной конструктивной скорости:

1. Если максимальная конструктивная скорость не превышает 15 км/ч, а мощность двигателя – 1 кВт, устройство считается приспособлением, облегчающим ходьбу. Им можно пользоваться на пешеходном тротуаре, однако лишь при условии движения со скоростью пешехода (5 км/ч).

2. Наиболее распространенные электрические устройства с максимальной скоростью до 25 км/ч и максимальной мощностью до 1 кВт отнесены к категории легких транспортных средств. Передвижение на подобных транспортных средствах во всех случаях, а также на менее скоростных (до 15 км/ч) при их движении быстрее скорости пешехода, регламентируется теми же

¹⁵⁹Калмыков Г.И., Запаренко А.М., Горячев А.А., Андреев М.В. Зарубежный опыт правового регулирования использования отдельных видов средств индивидуальной мобильности // Аналитический обзор. ФГКУ «ВНИИ МВД России». -М. 2021. 30 с.

правилами, что и передвижение на велосипеде: движение должно осуществляться по велодорожке, а при ее отсутствии по правому краю проезжей части (за исключением детей до 12 лет, которые могут ехать по тротуару и пересекать проезжую часть по пешеходным переходам).

Таким образом, в Финляндии: СИМ, развивающие скорость до 15 км/ч - приравнены к пешеходам, до 25км/ч - приравнены к велосипедистам.

На средства индивидуальной мобильности в Финляндии распространяются технические требования, предъявляемые к велосипедам, при этом страхование не требуется.

Средства индивидуальной мобильности с электроприводом или моторизацией, движущиеся со скоростью более 25 км/ч, должны быть зарегистрированы как мопеды, если это возможно с учетом характеристик оборудования.

Для использования средств индивидуальной мобильности в Финляндии обязательны следующие требования: установка фар, звукового сигнального устройства, отражателей, использование шлема при движении.

На сегодняшний день в **Швеции** действуют следующие требования: разрешается использование электросамокатов мощностью до 0,25 кВт с ограничением скорости до 20 км/ч, более мощные модели на общественных дорогах использовать запрещено. Кроме того, вне зависимости от мощности все электросамокаты должны быть оснащены тормозной системой, устройством для подачи звукового сигнала, а для езды в темное время суток – оборудованы передней фарой, задним фонарем и светоотражателями. Водители младше 15 лет обязаны ездить в шлеме¹⁶⁰.

Еще в 2016 году Главное управление дорожного движения **Испании** выпустило инструкцию, согласно которой все "индивидуальные средства передвижения" разделяются на четыре условные категории. К первой относятся

¹⁶⁰ Дымберов А.Д., Шестериков Н.А., Антонов С.Н. и др. «Административно-правовой статус пользователей индивидуальных транспортных средств, не предназначенных для движения по дорогам общего пользования (гироскутеров, моноколес, сигвеев, кроссовых мотоциклов и др.)» // Информационный обзор. ФГКУ «ВНИИМВДРоссии». -М. 2020. 120 с.

детские электросамокаты и другие устройства с электроприводом, скорость которых не превышает 6 км/ч. Во вторую включены сегвеи, моноколеса и электросамокаты, разгоняющиеся до 25 км/ч. В третью входят различные виды велосипедов, как с электромотором, так и без него. И, наконец, четвертую составляют транспортные средства с максимальной скоростью до 45 км/ч. Для управления последними требуются права категории АМ (получить их можно с 15 лет, сдав экзамен на управление мопедом с двигателем до 50 кубических см).

Собственно, "индивидуальными транспортными средствами" являются те, что входят во вторую категорию. Согласно правилам, пользоваться ими можно на велодорожках и улицах, где скорость движения транспорта ограничена 30 км в час, например, в Мадриде это около 85% всех улиц.

Согласно указанным правилам, предусмотрен запрет использования СИМ на мостовых (бульжных) покрытиях, запрет движения по тротуарам, в состоянии опьянения и в наушниках, обязательное наличие светоотражателей, наличие страхования ответственности пользователей таких транспортных средств и общее ограничение скорости движения до 25 км/ч.

Право регулирования сферы эксплуатации индивидуального электротранспорта в каждом конкретном населенном пункте предоставлено и муниципалитетам. Остановимся на правилах трех самых крупных городов Испании: Мадрида, Барселоны и Валенсии. Во всех трех городах владельцы электросамокатов должны носить шлемы и всегда уступать дорогу другим участникам движения, в первую очередь пешеходам.

В Мадриде на лиц, находящихся в состоянии опьянения может быть наложен штраф в размере 500 евро, если уровень алкоголя в выдыхаемом воздухе превышает 0,26 мг на литр, и 1000 евро, если – свыше 0,50 мг.

В Барселоне с 2017 года разрешено передвигаться на электросамокатах только по велодорожкам или по проезжей части пешеходных улиц (имеется в виду центральная часть, где при необходимости может проехать автомобиль). При этом в Барселоне запрещено парковать такие транспортные средства на тротуаре, чтобы не мешать пешеходам, привязывать их к деревьям, светофорам,

скамейкам. Власти города оставили лишь одну возможность для парковки – места для мотоциклов и велосипедов.

В Валенсии владельцам устройств весом менее 25 кг и с максимальной скоростью 20 км/ч разрешили передвигаться по тротуарам, но не разгоняясь быстрее 10 км/ч. А вот на электросамокатах большего размера по тротуарам и в пешеходных зонах двигаться запрещено. Что касается парковки, то для этого предназначены велосипедные стойки, а при их отсутствии в пределах 50 метров, можно закрепить электросамокат к иным предметам улично-дорожной сети (но не к деревьям) на срок до 72 часов.

Как и во многих странах ЕС, электронные скутеры становятся все более популярным средством передвижения и в **Бельгии**. Их число быстро растет в городах по всей стране, но также растут опасения по поводу безопасности и конфликтов с пешеходами. Согласно данным, собранным федеральной полицией, количество аварий с участием электронных скутеров с человеческими жертвами утроилось по сравнению с прошлым годом. В 2021 году произошло 1022 аварии с человеческими жертвами, почти по три ДТП в сутки. Чтобы устранить опасения по поводу безопасности электронных скутеров, потребовалось введение новых правил. С 1 июля 2022 года вступили в силу новые федеральные законы об использовании электросамокатов в Бельгии. Закон вводит несколько ограничений, связанных с их использованием, чтобы решить проблемы безопасности дорожного движения, связанные с широким использованием электроскутеров. В дополнение к федеральным правилам в Брюсселе приняты еще более строгие меры для обеспечения защиты пешеходов и их беспрепятственного передвижения¹⁶¹.

По новым правилам пользователи электросамокатов или любого другого моторизованного транспорта будут приравнены к велосипедистам. Фактически, электронным скутерам больше не разрешается ездить по тротуарам, а также

¹⁶¹Stricter rules for e-scooters: New law in Brussels goes further than the Belgian one. – Текст: электронный //Eltis facilitates the exchange of information, knowledge and experience in the field of sustainable urban mobility in Europe. : [сайт]. – 2022. URL: <https://www.eltis.org/in-brief/news/stricter-rules-e-scooters-new-law-brussels-goes-further-belgian-one>(дата обращения: 12.07.2022).

может быть запрещено движение по пешеходным зонам. В случае, если они разрешены (обозначены знаком), они должны двигаться со скоростью пешехода (5 км/ч) и всегда уступать им дорогу. Кроме того, новые правила вводят минимальный возрастной ценз. Использование электросамокатов теперь запрещено для лиц младше 16 лет (за исключением вождения в пределах некоторых специально отведенных мест). Кроме того, установлен запрет на передвижение на электросамокате двоих и более лиц. Наконец, были введены правила парковки, в том числе указатели для обозначенных парковочных зон, а также для запретных зон. При отсутствии специальных указателей парковка на тротуарах остается возможной, если СИМ не мешают пешеходам и другим пользователям. Новые правила применяются ко всем моторизованным транспортным средствам, т.е. ко всем средствам с одним или более колесами, максимальная скорость которых по конструкции ограничена 25 км в час. Это не только электрические самокаты, но и моноколеса, электрические скейтборды, электрические инвалидные коляски и т.д.

Брюссель ввел дополнительные правила использования электросамокатов. В дополнение к федеральным правилам Брюссель принял решение автоматически ограничивать скорость самокатов в пешеходных зонах и ограничивать количество самокатов на одного оператора. Согласно Индексу безопасности городских дорог Cyclomedia, 28% жителей Брюсселя чувствуют себя менее защищенными на улице из-за увеличения количества транспортных средств общего пользования, особенно электронных скутеров, предоставляемых в аренду. Максимальная скорость в основных пешеходных зонах теперь ограничена 8 км/ч. Во всех других местах скорость самокатов общего пользования ограничена 20 км/ч.

Кроме того, власти Брюсселя еще в начале 2022 года озаботились проблемами нерегулируемых парковок, которые создают опасность и неудобства для пешеходов из-за брошенных транспортных средств, блокирующих тротуары, велосипедные дорожки и пешеходные переходы. Это создает опасность для пешеходов и создает угрозу безопасности для

пользователей дорог. Новые меры были направлены на решение этой проблемы, обязав региональные дорожные власти определять зоны парковки, а также при необходимости осуществлять переоборудование парковочных мест. Электроскутеры, которые паркуются за пределами этих зон, будут осуществлять передачу уведомлений кикшеринговым компаниями, у которых затем будет 24 часа, чтобы переместить транспортное средство в зону парковки. Несоблюдение правил парковки приведет к штрафу в размере от 25 до 400 евро, который компания может переложить на пользователя. Также кикшеринговых операторов обязали обеспечить ограничение скорости транспортных средств, как только они въезжают в пешеходные зоны. Это означает, что сотрудникам полиции не придется самим применять меры по контролю за соблюдением скоростного режима в данных зонах. Чтобы финансово обеспечить новые меры транспортной безопасности и создать новые зоны парковки, новые правила обязывают кикшеринговые компании осуществлять ежегодный взнос в размере 25 евро за каждое принадлежащее им транспортное средство, оснащенное электродвигателем.

Рассмотрим правовое регулирование использования СИМ в странах, не относящихся к Европейскому Союзу.

В **Новой Зеландии** использование электросамокатов регулируется Транспортным агентством Новой Зеландии (NZTA) и Законом о наземном транспорте 1998 года №110 (по состоянию на 01 июля 2022 года)¹⁶². В нем говорится, что электросамокат выполнен в стиле самоката с подножкой, двумя или тремя колесами, длинной рулевой рукояткой и вспомогательным электрическим двигателем. Электросамокаты относятся к категории маломощных средств передвижения, если диаметр колес не превышает 355 мм, а максимальная выходная мощность двигателя не превышает 300 Вт. Следовательно, электросамокат не является моторным транспортным средством. Следует обратить внимание, что максимально

¹⁶²Land Transport Act 1998 No 110 (as at 01 July 2022), Public Act – New Zealand Legislation. – Текст: электронный // New Zealand's legislation: [сайт]. - 2022. URL: <https://www.legislation.govt.nz/act/public/1998/0110/latest/whole.html#DLM7417119>(датаобращения: 13.07.2022).

возможная мощность электродвигателя не обязательно должна совпадать с максимальной выходной мощностью электронного скутера. Чтобы определить максимальную выходную мощность, необходимо умножить напряжение батареи на максимальную выходную силу тока контроллера. Пример, приведенный NZTA, заключается в том, что двигатель на 600 Вт и аккумулятор на 12 В с контроллером, который имеет максимальную выходную мощность 21 ампер, будут создавать максимальную выходную мощность 252 Вт. Таким образом, 252 Вт – это та мощность, на которую необходимо обратить внимание, даже если двигатель имеет потенциальную мощность 600 Вт.

Электронные скутеры можно использовать на пешеходной дорожке или дороге – за исключением велосипедных полос, которые являются частью дороги (которые предназначены исключительно для использования велосипедистами).

На пешеходной дорожке пользователь должен:

- осторожно и внимательно обращаться с устройством;
- управлять устройством со скоростью, которая не подвергает риску других пользователей пешеходных дорожек, но не более чем 10 км/ч;
- уступить место, как пешеходам, так и водителям других транспортных средств.

На дороге электронные скутеры должны эксплуатироваться как можно ближе к краю проезжей части. При использовании электроскутера шлем по закону носить не требуется, но рекомендуется.

NZTA заявляет, что сегвеи не являются мобильными устройствами. Однако недавнее дело окружного суда установило, что сегвей в конкретном случае мог считаться мобильным транспортным средством.

В соответствии с разделом 168A (2) Закона о наземном транспорте транспортное агентство Новой Зеландии устанавливает, что некоторые типы транспортного средства не подпадают под определение «автотранспортное средство». Это означает, что гражданам не могут быть предъявлены обвинения за вождение в нетрезвом виде по отношению к электросамокату.

Водители не могут быть арестованы за вождение в состоянии опьянения на электроскутерах, поскольку обвинение применяется только к водителям автотранспортных средств, а электросамокатки к ним не относятся, штрафы за превышение скорости также не выдаются. Но есть и другие потенциальные обвинения, с которыми может столкнуться человек на скутере, например, опасное или безрассудное поведение (опасное вождение).

Большая часть бремени законодательного регулирования деятельности кикшеринговых компаний в Новой Зеландии возложена на местные органы власти, которые устанавливают меры безопасности, к примеру, верхний предел скорости в своем регионе, использование мотошлемов и т.д. Местные власти, почти все без исключения, желают передать бремя законодательного регулирования центральному правительству, которое своими решениями должно обеспечить безопасность дорожного движения и учитывая растущее использование микромобильных устройств, принять национальную структуру типов устройств и транспортных средств, правила передвижения, ограничение скорости на пешеходных дорожках (планируется до 15 км/ч), предоставить дополнительные полномочия органам дорожного контроля и т.д. По вышеуказанным направлениям уже ведется работа, в рамках совершенствования национального законодательства в Новой Зеландии разрабатывается проект «Доступные улицы», который является одним из 15 этапов, предложенных в рамках плана действий в рамках новой стратегии «Дорога». Это набор изменений в правилах использования наземного транспорта, направленных на повышение безопасности пешеходов, поощрение использования активных видов транспорта и поддержку создания более пригодных для жизни и оживленных населенных пунктов. В частности, проект «Доступные улицы» направлен на поддержку перехода от использования частных транспортных средств (автомобилей) к более энергоэффективным, недорогим и более здоровым видам передвижения, таким как ходьба, езда на СИМ и общественном транспорте. Все, кто использует транспортную сеть, будут затронуты этими предлагаемыми изменениями. Ожидается, что поправки

к Правилам примут после рассмотрения Кабинетом министров в конце 2022 года.

В Великобритании до сих пор ведется подготовка нормативных правовых актов в сфере регулирования использования СИМ. В мае 2022 года правительство Великобритании заявило, что новые правила для расширения легального использования электронных скутеров являются приоритетом на предстоящий год. Если изменения в законодательстве будут приняты, общественность сможет легально эксплуатировать электроскутеры к середине 2023 года¹⁶³.

Хотя покупка или продажа электронного скутера (классифицируемого как личное устройство для передвижения с питанием от аккумулятора) является законной, езда на нем по дорогам общего пользования, тротуарам или велосипедным дорожкам противоречит закону. Водителям может грозить штраф в размере 300 фунтов стерлингов и шесть баллов к их лицензии. Данная норма следует из законодательных актов, запрещающих движение каких-либо транспортных средств по тротуару. Также содержится запрет движения по проезжей части незарегистрированных транспортных средств и лиц без водительского удостоверения соответствующей категории. Единственное исключение – это передвижение на СИМ по частным территориям с разрешения их владельцев или в рамках государственных схем аренды. Официальные пробные схемы аренды в рамках государственных испытаний (до 30 ноября 2022 года) были созданы в 31 районе Англии¹⁶⁴.

Электросамокаты в этих испытаниях имеют следующие ограничения:

- электродвигатель с максимальной мощностью в режиме длительной нагрузки 500 Вт;
- рассчитаны на перевозку не более одного человека;
- имеют максимальную скорость не более 15,5 миль в час (24,9 км/ч);

¹⁶³When and where can I ride an e-scooter legally? – Текст: электронный // BBS News: [сайт]. -2022. URL:<https://www.bbc.co.uk/news/uk-48106617> (дата обращения: 14.07.2022).

¹⁶⁴E-scooter trials: guidance for local authorities and rental operators. – Текст: электронный // Gov.UK: [сайт]. -2022. URL:<https://www.gov.uk/government/publications/e-scooter-trials-guidance-for-local-authorities-and-rental-operators/e-scooter-trials-guidance-for-local-authorities-and-rental-operators>(дата обращения: 14.07.2022).

- имеют 2 колеса, 1 переднее и 1 заднее;
- имеют массу с аккумулятором не более 55 кг;
- имеют средства управления направлением движения с помощью руля, механически связанного с управляемым колесом;
- имеют средства управления скоростью с помощью ручного управления ирегулятора мощности, который по умолчанию находится в положении «выключено».

В рамках нового законодательства, после проведения испытаний в указанной сфере, планируется создание новой категории транспортных средств “микроавтобус с электроприводом” и трех изначально новых типов транспортных средств: электроскутер, легкий электрический грузовой автомобиль, электрический легкий мопед. Новое законодательство устанавливает конкретные стандарты и правила для каждого типа транспортного средства, включая ограничения скорости и ограничения по весу, требования к конструкции (сводятся к минимальному размеру колеса и наличию резервных тормозных систем, наличию дневных ходовых огней, звукового сигнала и световозвращателей), минимальный возраст для эксплуатации транспортных средств и рекомендации по средствам индивидуальной защиты, а также новые полномочия для местной полиции, обеспечивающие возможность привлечения к ответственности за нарушения и незаконное использование СИМ. Транспортные средства должны быть зарегистрированы и визуально идентифицированы.

В качестве примера текущей ситуации, приведем правила пользования электроскутерами общего пользования в рамках аренды. В более чем 30 районах, включая Ньюкасл, Бристоль и Борнмут, уже действуют схемы аренды, Лондон стал последним британским городом, в котором были испытаны схемы аренды электронных скутеров.

В испытании используется технология создания «зон медленного движения», где максимальная скорость в целях безопасности снижена до 8 миль в час (13 км/ч).

Скорость электронных скутеров, предоставляемых в прокат в Великобритании, имеет максимальную скорость 15,5 миль в час (24,9 км/ч), хотя самые мощные частные электронные скутеры могут развивать скорость до 68 миль в час (110 км/ч).

Стоимость аренды варьируется, но обычно разблокировка электронного скутера (с помощью приложения для смартфона) стоит 1 фунт стерлингов, плюс плата в размере 14–20 пенсов за минуту.

В настоящее время в Великобритании не существует специального закона для электронных скутеров, поэтому они признаны «механизированными транспортными средствами», подпадающими под действие тех же законов и правил, что и автомобили, и подчиняются всем тем же юридическим требованиям – техосмотру, налогам, лицензированию и особым требованиям. Однако, поскольку электронные скутеры не всегда имеют видимые задние красные огни, номерные знаки или сигнальные устройства, их нельзя использовать на дорогах на законных основаниях. Как мы уже говорили, личные электронные скутеры можно использовать только на частной собственности, но не на дорогах общего пользования, велосипедных дорожках или тротуарах. Единственные электронные скутеры, которые можно использовать на дорогах общего пользования (кроме автомагистралей), – это те, которые берутся в аренду в рамках поддерживаемых правительством испытаний.

Таким образом, любому желающему взять в аренду электроскутер необходимо иметь водительское удостоверение с категорией Q. Постоянные или временные водительские удостоверения Великобритании, имеющие категории AM, A1, A2, A и B, также включают категорию Q. Наличие велошлема при управлении СИМ рекомендуется, но не требуется по закону. Пользователям также не требуется проходить обязательный курс обучения (например, курс обязательного базового обучения (CBT), необходимый для водителей мотоциклов и мопедов).

Полиция Лондона заявляет, что штрафы в размере 100 фунтов стерлингов

и шесть штрафных баллов за использование мобильного телефона, езду без водительского удостоверения или проезд на запрещающий сигнал светофора налагаются на водителей электроскутеров, также как и в отношении водителей обычных транспортных средств.

По данным Департамента транспорта, в первой половине 2021 года в Лондоне произошло столько же аварий с участием электронных скутеров, сколько и за весь 2020 год. В период с января по июнь 2021 года было зафиксировано 258 столкновений по сравнению с 266 за весь 2020 год. В 2019 году произошло 38 происшествий, а в 2018 году – девять. По данным Министерства транспорта за последние 12 месяцев (до июня 2021 года), в результате ДТП в Великобритании погибло три человека, количество пострадавших в авариях за это время по всей Великобритании – 931 человек, из них более половины находились в столице. В 2021 году столичная полиция конфисковала более 3600 частных электроскутеров. Кроме того, необходимо отметить, что по данным лондонской полиции электронные скутеры используются преступными группировками и были причастны к 574 зарегистрированным преступлениям в Лондоне, включая грабежи или разбойные нападения, в период с июля 2020 года по апрель 2021 года¹⁶⁵.

Полиции и гражданам трудно провести различие между частными (нелегальными) электронными скутерами и теми, которые используются в испытаниях. Чтобы решить эту проблему, предлагается ввести дополнительные требования для улучшения идентификации пользователей и сокращения случаев незаконного использования электронных скутеров. Раздел 13 специального заказа на транспортное средство (VSO) требует, чтобы каждый электронный скутер имел этикетку производителя, которая включает уникальный идентификационный номер (UIN), размещаемый на видном месте, например, на рулевой колонке и/или сбоку или сзади. Операторы должны направить DfT (Департамент транспорта), какую информацию для

¹⁶⁵ London e-scooter collisions jumped in 2021 – Текст: электронный // BBS News: [сайт]. -2022. URL:<https://www.bbc.co.uk/news/uk-england-london-59912332> (дата обращения: 14.07.2022).

идентификации пользователей они предоставят полиции по запросу. Она должна включать, как минимум, имя и данные водительского удостоверения водителя (и любую другую информацию, касающуюся личности водителя).

Кроме того, интересными являются минимальные технические требования к электронным самокатам, а именно требования к тормозным системам, которые должны удовлетворять следующим требованиям на сухой и ровной поверхности и при полной нагрузке:

1. Когда все тормозные системы используются в комбинации, минимальная скорость замедления должна составлять $3,5 \text{ м/с}^2$ или максимальный тормозной путь ≤ 7 м при скорости 15,5 миль в час.

2. Каждая тормозная система должна независимо обеспечивать минимальное замедление $1,5 \text{ м/с}^2$ или максимальный тормозной путь ≤ 15 м при скорости 15,5 миль в час.

Столь подробное изучение условий использования электроскутеров при испытаниях в Англии позволяет нам понять, каким будет правовой режим их использования в ближайшее время.

Рассмотрим ситуацию в сфере регулирования использования средств индивидуальной мобильности в США, на основе существующей политики регулирования эксплуатации электрических персональных вспомогательных мобильных устройств (Electric Personal Assistive Mobility Device (EPAMD)) в 50 штатах и одном округе США, в нашей работе, называемых – средства индивидуальной мобильности.

В Соединенных Штатах использование таких транспортных средств, как электронные велосипеды и электронные скутеры, в основном регулируется на уровне штатов. Также применяется государственное законодательство, которое отделяет электронные скутеры и электронные велосипеды от мопедов и других транспортных средств, что позволяет использовать велосипедные дорожки и избегать требований по лицензированию и регистрации.

Для использования электронных скутеров в некоторых штатах установлен минимальный возраст 8, 12, 16 или 18 лет, в некоторых штатах нет

возрастных ограничений и требуется только использование шлемов, некоторые штаты установили как минимальный возраст, так и требования к шлему. Скорость в зависимости от штата колеблется в диапазоне от 20 км/ч (12,5 миль/ч) до 32 км/ч (20 миль/ч).

В разных штатах в США уже введены особые правила и положения для средств индивидуальной мобильности (текущий статус политики СИМ в 50 штатах и округе Колумбия представлен в таблице №2.1). Установлено, что в шести штатах (Аляска, Арканзас, Канзас, Небраска, Невада и Нью-Гэмпшир) нет конкретных правил. Однако многие муниципалитеты и города запретили езду на этих транспортных средствах. В Вайоминге есть запрет на использование СИМ на дорогах общего пользования. В Айдахо, Род-Айленде и Вирджинии разрешено их использование только на проезжей части. Во многих штатах есть определенные ограничения минимального возраста и максимальной скорости для использования личных электромобилей. В Делавэре, Массачусетсе, Мичигане и Висконсине действуют отдельные ограничения скорости для тротуаров и дорог¹⁶⁶.

¹⁶⁶Transportation Research Interdisciplinary Perspectives. – Текст: электронный // ScienceDirect: [сайт]. -2021. URL:https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2590198221001329?ref=pdf_download&fr=RR-2&rt=733ef62fef7a35a7 (дата обращения: 11.07.2022).

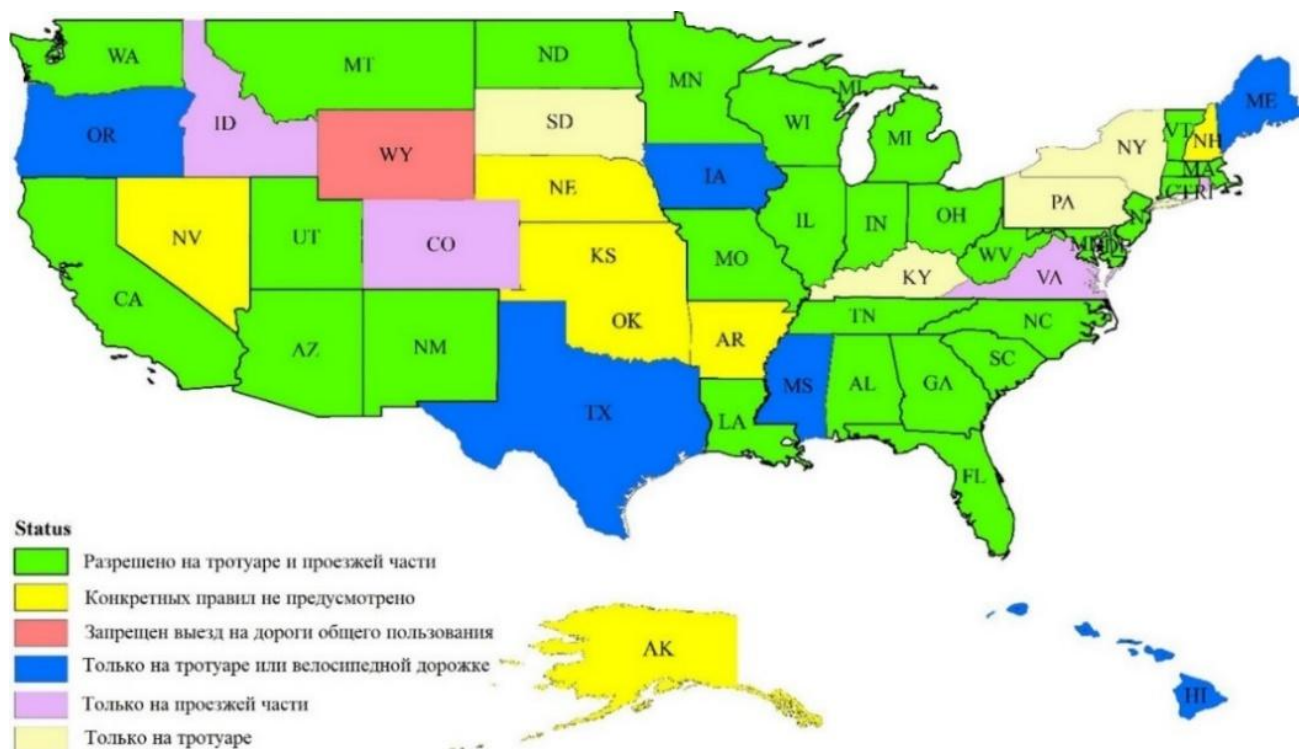


Рис. 2.4. Статус политики ЕРАМД (СИМ) в США

28 штатов и округ Колумбия одобрили использование СИМ как на тротуарах, так и на проезжей части дорог. Около шести штатов не имеют никаких правил, Гавайи, Айова, Мэн, Миссисипи, Орегон и Техас разрешили использование этих устройств на тротуарах и велосипедных дорожках. СИМ можно использовать только на тротуарах в Кентукки, Нью-Йорке, Пенсильвании и Южной Дакоте.

На рис. 2.5. показаны минимальные возрастные требования для эксплуатации СИМ в 50 штатах и округе Колумбия в США. Около 26 штатов не указали никаких возрастных ограничений. В округе Колумбия и 15 штатах требуется, чтобы пользователь был старше 16 лет. В Огайо, Юте и Миссисипи возрастные ограничения составляют 14, 15 и 16 лет соответственно. Однако в Алабаме, Калифорнии, Иллинойсе и Мэриленде нет никаких возрастных ограничений для езды на ЕРАМД (СИМ). По мнению многих экспертов возрастные ограничения должны быть едиными по всей стране.

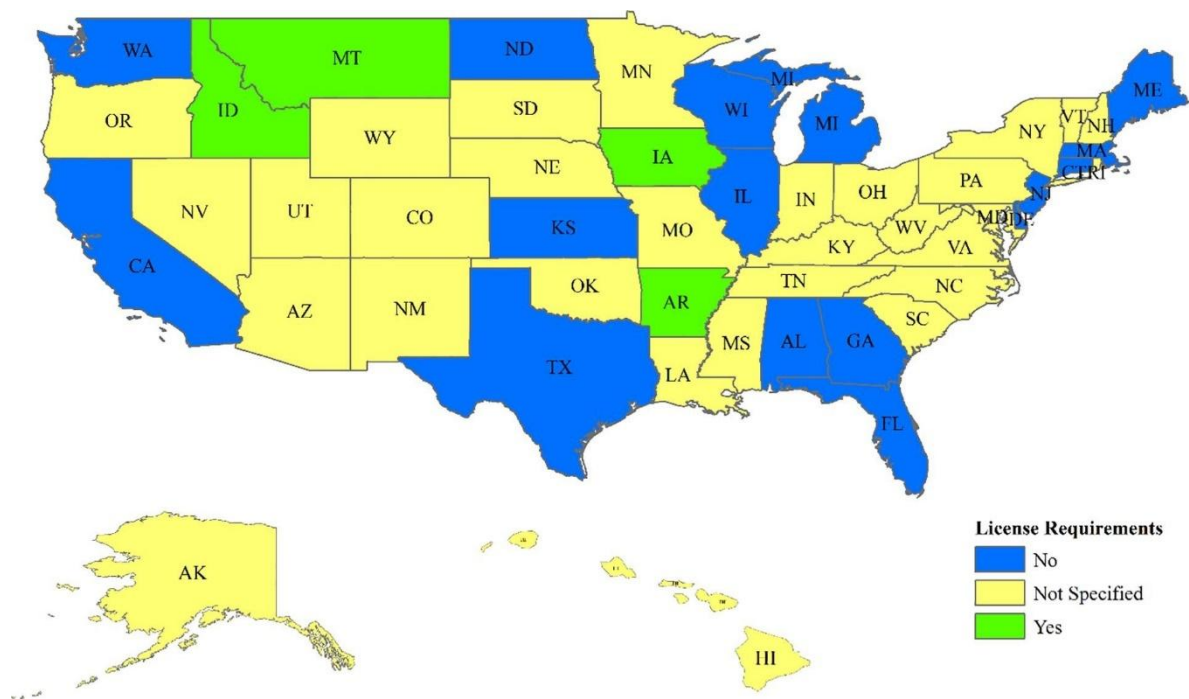


Рис. 2.6. Карта требований к водительской лицензии для передвижения на EPAMD (СИМ) в США

На рис. 2.7 показана максимально допустимая скорость, с которой EPAMD (СИМ) могут эксплуатироваться в США на проезжей части и пешеходных дорожках. Согласно ниже приведенным данным, 12 штатов не установили никаких правил скорости, а остальные штаты имеют конкретное ограничение скорости для EPAMD. Ограничение скорости колеблется от 8 до 30 миль в час. Примерно в четырех штатах существует отдельное ограничение скорости для пешеходных дорожек и дорог. Наиболее частыми ограничениями скорости являются 15 миль в час, установленные 11 штатами, и 20 миль в час, установленные 13 штатами.

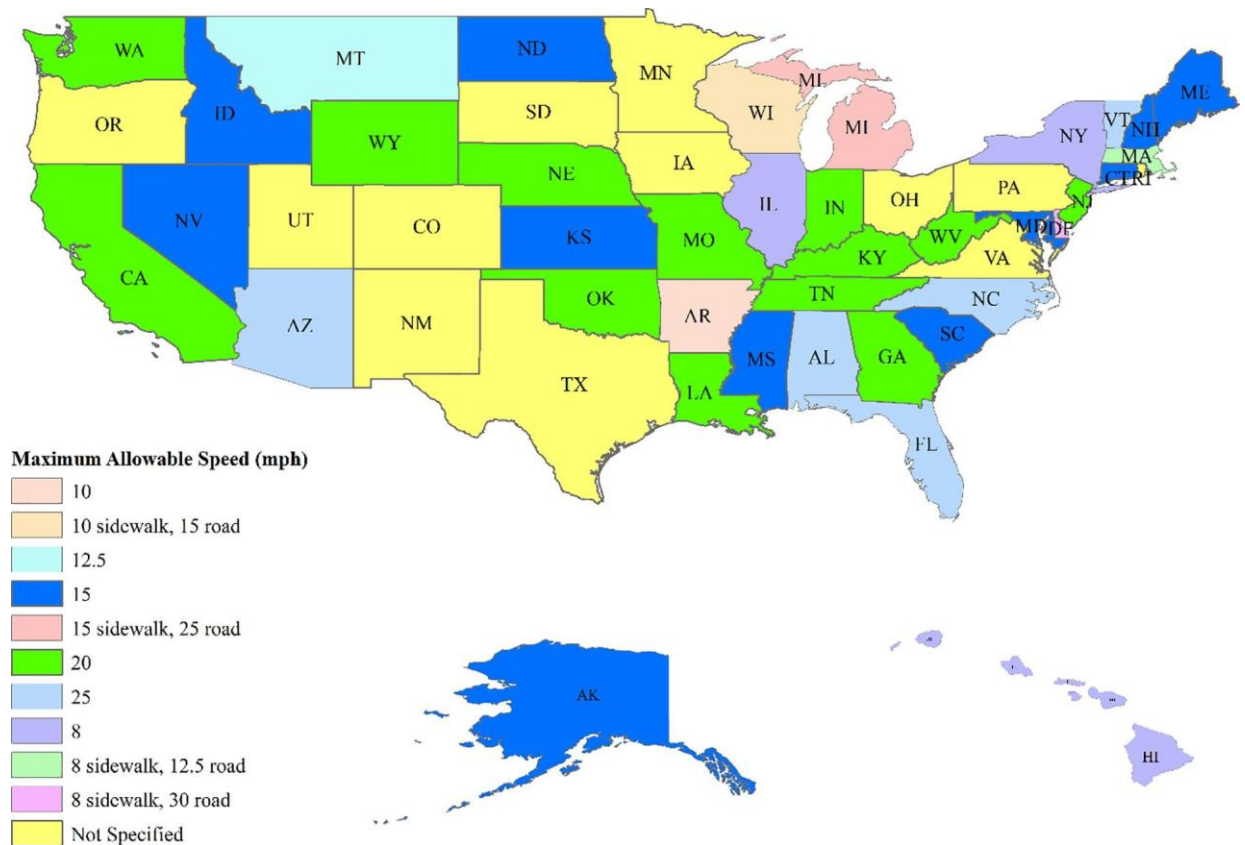


Рис. 2.7. Максимально допустимый предел скорости для работы EPAMD (СИМ) в США (sidewalk – тротуар, road – проезжая часть дороги)

Текущая политика по использованию защитного снаряжения для пользователей СИМ представлена рис. 2.8. Отметим, что в 18 штатах не требуется никакого защитного снаряжения для использования или езды на СИМ, а в остальных штатах и округе Колумбия существует несколько типов требований к защите. Канзас, Нью-Мексико, Нью-Йорк и Южная Каролина имеют строгие правила дорожного движения.

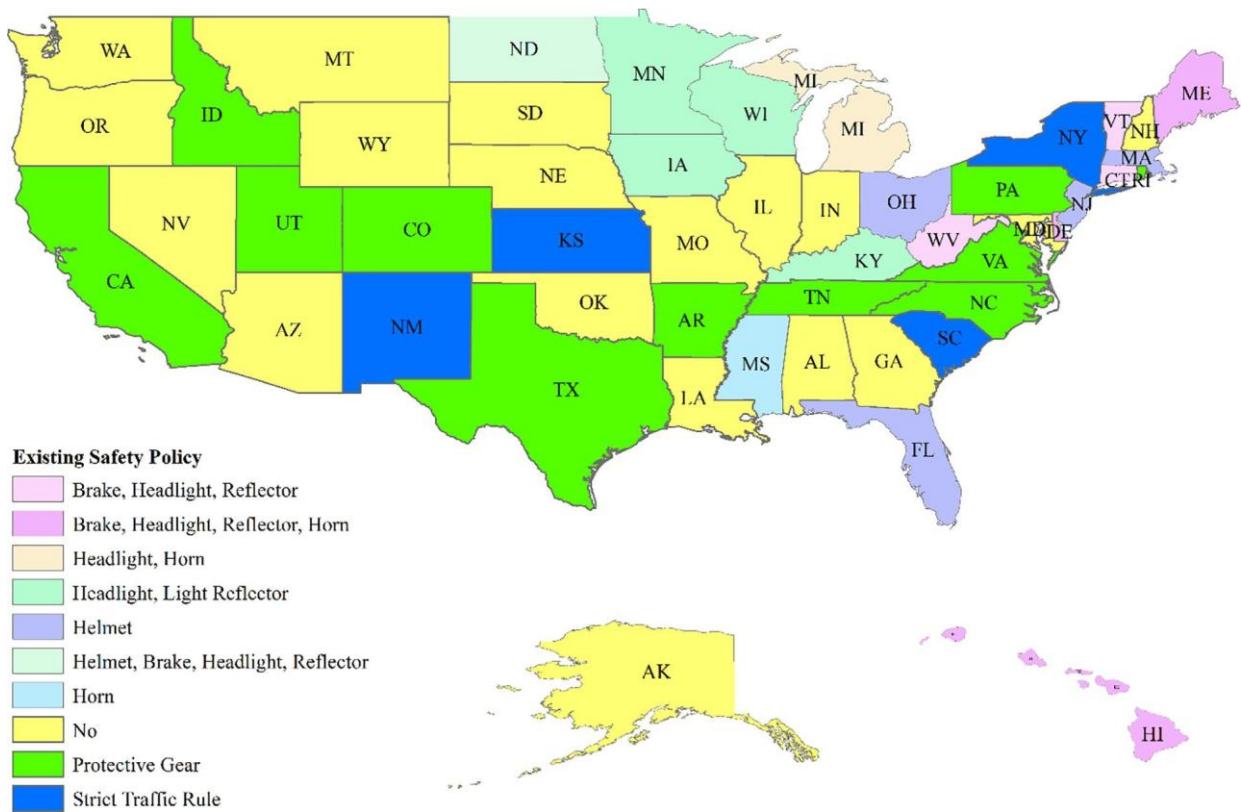


Рис. 2.8. Состояние мер безопасности при эксплуатации EPAMD (СИМ) в США¹⁶⁷

На рис. 2.9. представлены требования к регистрации транспортных средств в США. Замечено, что только в Арканзасе и округе Колумбия требуется наличие регистрационного знака. В Вашингтоне, округе Колумбия управление сигвем не требует никакой регистрации. Однако для электрических велосипедов и скутеров требуется регистрационный знак. Было установлено, что 18 штатов прямо предусматривают отсутствие регистрации для СИМ. Большинство штатов (31) не указали требования к регистрации для передвижения на СИМ.

¹⁶⁷Brake – тормоз, headlight – фара, reflector – отражатель, horn – сигнал, helmet – шлем, protectivegear – защитное снаряжение, streettrafficrule - строгие правила дорожного движения в отношении СИМ.

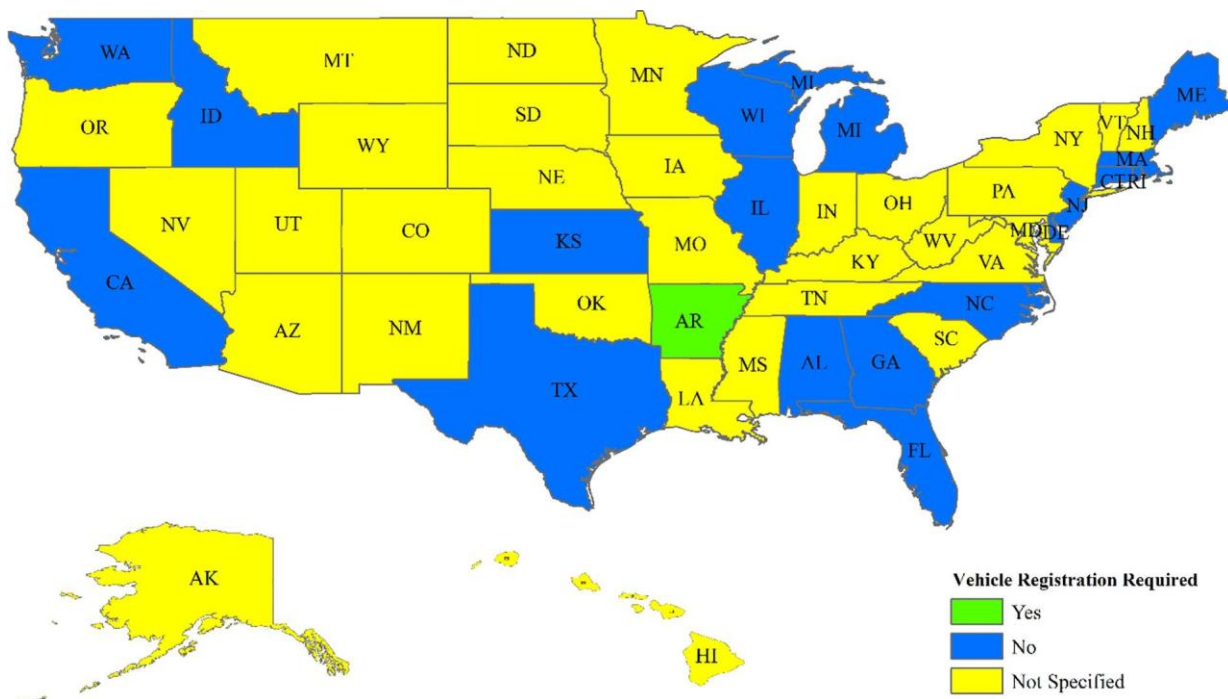


Рис. 2.9. Требования EPAMD (СИМ) к регистрации в США

Таким образом, в США 28 штатов и округ Колумбия разрешили использование этих устройств как на пешеходных дорожках, так и на дорогах, в шести штатах – на тротуарах и велосипедных дорожках, четыре штата только на проезжей части и четыре только на тротуарах. Примерно в семи штатах нет политики в отношении EPAMD (СИМ), а в одном штате, Вайоминг, их использование на дорогах общего пользования ограничено. Только в 20 штатах и округе Колумбия установлен минимальный возраст для использования этих устройств. 38 штатов и округ Колумбия имеют максимально допустимую скорость, из которых четыре имеют отдельные ограничения для пешеходных дорожек и проезжей части. 32 штата и округ Колумбия требуют, чтобы водители носили защитное снаряжение, такое как шлем, а устройство должно иметь некоторые стандартные функции безопасности, такие как тормоз, фара и звуковой сигнал. Кроме того, в четырех штатах США требуется соответствующая лицензия на использование EPAMD (СИМ). Арканзас и округ Колумбия требуют регистрации транспортного средства. Общие требования по каждому штату США представлены в таблице ниже.

SL	State	Status	Minimum Age Limit	Maximum Speed (Mph)	Safety Required	License Required	Registration Required
1	Alabama	Allowed - Sidewalk & Roadway	No	25	No	No	No
2	Alaska	No specific regulation	Not Specified	15	No	Not Specified	Not Specified
3	Arizona	Allowed - Sidewalk & Roadway	16	25	No	Not Specified	Not Specified
4	Arkansas	No specific regulation	16	10	Protective Gear	Yes	Yes
5	California	Allowed - Sidewalk & Roadway	No	20	Protective Gear	No	No
6	Colorado	Roadway Only	Not Specified	Not Specified	Protective Gear	Not Specified	Not Specified
7	Connecticut	Allowed - Sidewalk & Roadway	16	15	Brake, Headlight, Reflector	No	No
8	Delaware	Allowed - Sidewalk & Roadway	16	8 sidewalk, 30 road	Brake, Headlight, Reflector, Horn	No	No
9	District of Columbia	Allowed - Sidewalk & Roadway	16	10	Protective Gear	Not Specified	Yes
10	Florida	Allowed - Sidewalk & Roadway	16	25	Helmet	No	No
11	Georgia	Allowed - Sidewalk & Roadway	16	20	No	No	No
12	Hawaii	Only Sidewalk & Bike lane	16	8	Brake, Headlight, Reflector, Horn	Not Specified	Not Specified
13	Idaho	Roadway Only	Not Specified	15	Protective Gear	Yes	No
14	Illinois	Allowed - Sidewalk & Roadway	No	8	No	No	No
15	Indiana	Allowed - Sidewalk & Roadway	Not Specified	20	No	Not Specified	Not Specified
16	Iowa	Only Sidewalk & Bike lane	16	Not Specified	Headlight, Light Reflector	Yes	Not Specified
17	Kansas	No specific regulation	Not Specified	15	Strict Traffic Rule	No	No
18	Kentucky	Sidewalk Only	16	20	Headlight, Light Reflector	Not Specified	Not Specified
19	Louisiana	Allowed - Sidewalk & Roadway	Not Specified	20	No	Not Specified	Not Specified
20	Maine	Only Sidewalk & Bike lane	Not Specified	15	Brake, Headlight, Reflector, Horn	No	No
21	Maryland	Allowed - Sidewalk & Roadway	No	15	No	Not Specified	Not Specified
22	Massachusetts	Allowed - Sidewalk & Roadway	16	8 sidewalk, 12.5 road	Helmet	No	No
23	Michigan	Allowed - Sidewalk & Roadway	Not Specified	15 sidewalk, 25 road	Headlight, Horn	No	No
24	Minnesota	Allowed - Sidewalk & Roadway	Not Specified	Not Specified	Headlight, Light Reflector	Not Specified	Not Specified
25	Mississippi	Only Sidewalk & Bike lane	18	15	Horn	Not Specified	Not Specified
26	Missouri	Allowed - Sidewalk & Roadway	16	20	No	Not Specified	Not Specified
27	Montana	Allowed - Sidewalk & Roadway	Not Specified	12.5	No	Yes	Not Specified
28	Nebraska	No specific regulation	Not Specified	20	No	Not Specified	Not Specified
29	Nevada	No specific regulation	Not Specified	15	No	Not Specified	Not Specified
30	New Hampshire	No specific regulation	Not Specified	15	No	Not Specified	Not Specified
31	New Jersey	Allowed - Sidewalk & Roadway	16	20	Helmet	No	No
32	New Mexico	Allowed - Sidewalk & Roadway	Not Specified	Not Specified	Strict Traffic Rule	Not Specified	Not Specified
33	New York	Sidewalk Only	16	8	Strict Traffic Rule	Not Specified	Not Specified
34	North Carolina	Allowed - Sidewalk & Roadway	Not Specified	25	Protective Gear	Not Specified	No
35	North Dakota	Allowed - Sidewalk & Roadway	16	15	Helmet, Brake, Headlight, Reflector	No	Not Specified
36	Ohio	Allowed - Sidewalk & Roadway	14	Not Specified	Helmet	Not Specified	Not Specified
37	Oklahoma	No specific regulation	Not Specified	20	No	Not Specified	Not Specified

SL	State	Status	Minimum Age Limit	Maximum Speed (Mph)	Safety Required	License Required	Registration Required
38	Oregon	Only Sidewalk & Bike lane	Not Specified	Not Specified	No	Not Specified	Not Specified
39	Pennsylvania	Sidewalk Only	Not Specified	Not Specified	Protective Gear	Not Specified	Not Specified
40	Rhode Island	Roadway Only	16	Not Specified	Protective Gear	Not Specified	No
41	South Carolina	Allowed - Sidewalk & Roadway	Not Specified	15	Strict Traffic Rule	Not Specified	Not Specified
42	South Dakota	Sidewalk Only	Not Specified	Not Specified	No	Not Specified	Not Specified
43	Tennessee	Allowed - Sidewalk & Roadway	Not Specified	20	Protective Gear	Not Specified	Not Specified
44	Texas	Only Sidewalk & Bike lane	Not Specified	Not Specified	Protective Gear	No	No
45	Utah	Allowed - Sidewalk & Roadway	15	Not Specified	Protective Gear	Not Specified	Not Specified
46	Vermont	Allowed - Sidewalk & Roadway	16	25	Brake, Headlight, Reflector	Not Specified	Not Specified
47	Virginia	Roadway Only	Not Specified	Not Specified	Protective Gear	Not Specified	Not Specified
48	Washington	Allowed - Sidewalk & Roadway	Not Specified	20	No	No	No
49	West Virginia	Allowed - Sidewalk & Roadway	Not Specified	20	Brake, Headlight, Reflector	Not Specified	Not Specified
50	Wisconsin	Allowed - Sidewalk & Roadway	16	10 sidewalk, 15 road	Headlight, Light Reflector	No	No
51	Wyoming	Not permitted to public roads	Not Specified	20	No	Not Specified	Not Specified

Таблица №2.1. Общие требования по управлению СИМ в США¹⁶⁸.

Еще одна страна, на которой хотелось бы остановиться, при изучении практики правового регулирования использования СИМ является Австралия (Австралийский Союз)¹⁶⁹. Австралия состоит из шести штатов, двух материковых территорий и других более мелких территорий. Штатами являются Виктория (VIC), Западная Австралия (WA), Квинсленд (QLD), Новый Южный Уэльс (NSW), Тасмания (TAS) и Южная Австралия (SA). Двумя главными материковыми территориями являются Северная территория (NT), и Территория федеральной столицы (ACT). Статус территорий во многом аналогичен статусу штатов, за исключением того, что федеральный парламент может отменить любое решение парламента территории, в то время как по отношению к штатам федеральное законодательство имеет верховенство над законодательством штатов только в тех случаях, которые указаны в параграфе 51 Конституции. Все остальные вопросы остаются в ведении штата, например,

¹⁶⁸ Transportation Research Interdisciplinary Perspectives. – Текст: электронный // ScienceDirect: [сайт]. - 2021. URL: https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2590198221001329?ref=pdf_download&fr=RR-2&rr=733ef62fef7a35a7 (датаобращения: 11.07.2022).

¹⁶⁹ Where you can ride e-scooters in Australia. – Текст: электронный // Segway-Ninebot: [сайт]. -2022. URL: <https://au.segway.com/where-you-can-ride-e-scooters-in-australia/> (дата обращения: 15.07.2022).

здравоохранение, образование, правопорядок, общественный транспорт, дороги, судоустройство и местное самоуправление.

Поэтому анализ правового регулирования в указанной сфере будем проводить согласно административно-территориального деления Австралийского союза. Правила, касающиеся СИМ, варьируются в Австралии от штата к штату: некоторые запрещают СИМ, а другие предъявляют к водителям СИМ дополнительные требования.

Новый Южный Уэльс и Южная Австралия. Лица, управляющее СИМ (ховерборды, электросамокаты, сегвеи, моноколеса, электрические скейтборды и т.д.) на этих территориях могут быть оштрафованы на 697 долларов за езду на запрещенном или незастрахованном транспортном средстве по дорогам или тротуарам Нового Южного Уэльса¹⁷⁰ или Южной Австралии¹⁷¹. Эти устройства нельзя использовать на дорогах или связанных с ними участках, таких как пешеходные дорожки, велопешеходные дорожки или места для парковки транспортных средств. Дело в том, что данные устройства считаются автомобилями и требуют наличия водительских прав, регистрации и обязательного страхования ответственности перед третьими лицами, но не могут быть застрахованы или зарегистрированы в Новом Южном Уэльсе или в Южной Австралии, т.к. не соответствуют Закону о стандартах механических транспортных средств 1989 года, включая Австралийские правила проектирования, а значит такие СИМ запрещены к использованию. Этими устройствами можно пользоваться только на частной территории, также можно пользоваться в общественных местах обычными самокатами, скейтбордами, роликами, которые приводятся в движение исключительно мускульной силой человека.

¹⁷⁰ Now you can be fined just for riding an electronic scooter with the popular devices ILLEGAL in NSW - here's what you need to know. – Текст: электронный // MailOnline: [сайт]. -2022. URL: <https://www.dailymail.co.uk/news/article-10608861/Electronic-scooter-rules-NSW-Huge-fines-devices-illegal.html>(датаобращения: 15.07.2022).

¹⁷¹ Motorised wheeled recreational devices/ – Текст: электронный // Information and services for South Australians: [сайт]. -2022. URL: <https://www.sa.gov.au/topics/driving-and-transport/cycling/motorised-wheeled-recreational-devices>(дата обращения: 15.07.2022).



Рис. 2.10. Напоминание полицейского управления на своей странице в Facebook о запрете использования транспортных средств с электродвигателем (СИМ) в общественных местах.

Эти строгие правила также распространяются на велосипеды с бензиновым двигателем, мотороллеры, сегвеи, электрические скейтборды и ховерборды. При этом, электрические велосипеды являются законными, поскольку они имеют педали в качестве основного средства передвижения. Единственное место, где водители электроскутеров могут прокатиться на своем устройстве, – это частная территория, при этом как было указано выше, езда по дорогам, тротуарам и велосипедным дорожкам строго запрещена.

Средства индивидуальной мобильности разрешены для использования в АСТ и Тасмании. В штатах Виктория, Тасмания и Северной территории разрешено движение на электросамокатах мощностью менее 200 Вт, с максимальной скоростью не более 10 км/ч. В Тасмании водителям рекомендуют носить шлем и соблюдать правила дорожного движения при управлении СИМ.

АСТ (Территория федеральной столицы), имеет достаточно прогрессивные для Австралии протоколы безопасности и требования для езды на электронном скутере, включающие необходимость использования защитного шлема, соблюдение ограничения скорости при езде по проезжей части или велосипедной дорожке – 25 км/ч, по пешеходным дорожкам – 15 км/ч, а при пересечении перекрестка необходимо снижение скорости до 10

км/ч. Также предусмотрены запреты на управление в состоянии наркотического или алкогольного опьянения, перевозку пассажиров, а также ограничения во возрасту – 12 лет, дети меньшего возраста не могут передвигаться на электронном скутере без присмотра взрослых.

Действующее законодательство **Квинсленда** разрешает использование электрических самокатов в общественных местах:

1) Если они используются для передвижения только одним человеком и соответствуют следующим параметрам и требованиям:

- 1250 мм в длину, 700 мм в ширину и 1350 мм в высоту;
- 700 мм в длину, 1250 мм в ширину и 1350 мм в высоту;
- имеют максимальную скорость 25 км/ч;
- имеют максимальный вес 60 кг без нагрузки;
- работают от электродвигателя;
- имеют 1 или более колесо;
- имеют тормозную систему и не имеют острых выступов¹⁷²;

2) Лицу, управляющему электроскутером (СИМ) необходимо:

- быть не моложе 16 лет или с 12 лет под присмотром взрослых;
- управлять СИМ в велосипедном шлеме, который должен быть надежно закреплен (за исключением наличия медицинских показаний или религиозных причин);

- не перевозить пассажиров;
- не использовать смартфон;
- не управлять в состоянии опьянения;
- иметь работающую фару (фонарь) белого цвета спереди, фару (фонарь) или отражатель красного цвета сзади при движении ночью или в опасных условиях.

3) При движении по пешеходным и велопешеходным дорожкам необходимо:

¹⁷²Rules for personal mobility devices – Текст: электронный // Queensland Government: [сайт]. -2022. URL:<https://www.qld.gov.au/transport/safety/rules/wheeled-devices/personal-mobility-devices>(дата обращения: 15.07.2022).

- держаться левой стороны и уступать дорогу пешеходам;
- двигаться со скоростью, позволяющей безопасно остановиться и избежать столкновения с пешеходом;
- двигаться на безопасном расстоянии от пешехода, чтобы избежать столкновения;
- держаться левее от встречных велосипедов и других средств индивидуальной мобильности;
- использовать только велосипедную сторону велопешеходной дорожки.

Также разрешено передвижение по «малым» улицам – это дорога с ограничением скорости 50 км/ч и менее. На ней не должно быть разделительной линии или разделительной полосы, а если это дорога с односторонним движением, то она не может иметь более одной полосы движения. Также установлен запрет на движение по основным дорогам или улицам в центральном деловом районе. Как и велосипедистам, водителям СИМ, разрешено ехать рядом с другим человеком или транспортным средством, движущимся по дороге в том же направлении, однако это не должно создавать опасность для дорожного движения.

4) Запрещается:

- буксировка другим транспортным средством;
- езда без соблюдения интервала в пределах 2 м от задней части движущегося автомобиля непрерывно на протяжении более 200 м;
- проезд в местах, где установлен знак, запрещающий движение СИМ.



Рис. 2.11 Знак, запрещающий движение СИМ

В случае несоблюдения вышеуказанных правил, водитель СИМ может быть оштрафован на сумму не менее 143 долларов.

В штате **Виктория**, предусмотрено, что моторизованный скутер:

- должен имеет те же функции, что и обычный скутер;
- может приводиться в движение электродвигателем с максимальной выходной мощностью не более 200 Вт;
- не способен двигаться быстрее 10 км/ч при езде на ровной местности;
- следовать тем же правилам дорожного движения, что и средства, приводимые в движение мускульной силой человека¹⁷³.

Если параметры электроскутера превышают вышеуказанные, то передвижение на таком устройстве является незаконным, и влечет штраф за езду на запрещенном устройстве в общественном месте в размере 909 долларов, а также к водителю могут применяться и другие меры наказания.

В настоящее время и в течение последних 12 месяцев в штате Виктория проводится контролируемое испытание мощных электроскутеров (СИМ) в нескольких населенных пунктах (город Мельбурн, город Ярра, город Порт-Филлип и город Балларат). Цель испытания состоит в том, чтобы проверить, могут ли эти устройства быть включены в транспортную сеть в долгосрочной перспективе. Испытание дополняет проверку Национальной транспортной комиссии возможности безопасного использования личных мобильных устройств, которые в конечном итоге повлекут соответствующие поправки к Австралийским правилам дорожного движения.

Испытание предусматривает передвижение только на скутерах, доступных для аренды через определенные коммерческие компании и только в участвующих районах. Испытание позволяет брать напрокат электронные скутеры и ездить на них по велосипедным дорожкам, проезжей части дорог, предусматривающих низкую скорость движения (до 50 км/ч).

¹⁷³ Scooters & wheeled recreational devices. – Текст: электронный // Victorian Transport Resources: [сайт]. -2022. URL:<https://www.vicroads.vic.gov.au/safety-and-road-rules/road-rules/a-to-z-of-road-rules/scooters-and-wheeled-recreational-devices>(дата обращения: 15.07.2022).

Передвижение на электросамокатах осуществляется в пределах геозон, установленных коммерческими операторами, и в них нельзя передвигаться по тротуарам и пешеходным зонам. Минимальный возраст для участия в испытании на электронном скутере – 18 лет. Наличие прав не является обязательным, но если они есть, включая разрешение на обучение, они могут быть аннулированы или приостановлены, если будут допущены нарушения, например, вождение в состоянии опьянения.

Испытания предусматривают следующие правила, ограничения и запреты:

- нельзя ездить по пешеходным дорожкам, там, где это запрещено;
- автоматическое ограничение скорости до 20 км/ч;
- возраст не менее 18 лет;
- обязательное использование сертифицированного шлема;
- запрет на передвижение в состоянии опьянения.

Все водители тестовых электроскутеров должны иметь уровень содержания алкоголя в крови, ниже 0,05 промилле (независимо от типа водительской лицензии на управление транспортным средством) и не принимать лекарственных препаратов.

16 декабря 2021 года **Западная Австралия** обновила свои законы, касающиеся использования электроскутеров (СИМ). Водителям СИМ необходимо соблюдать следующие правила: на электроскутерах общего пользования можно законно ездить по дорогам общего пользования с низкой скоростью только в том случае, если их максимальная выходная мощность не превышает 200 Вт, и они не могут двигаться со скоростью более 10 км/ч на ровной поверхности¹⁷⁴.

Водители СИМ:

- должны использовать защитный шлем;
- не могут ездить по дорогам с ограничением скорости более 50 км/ч;

¹⁷⁴ E-scooter rules and regulations in WA. – Текст: электронный // Government of WA Department of Transport: [сайт]. -2020. URL:https://www.transport.wa.gov.au/aboutus/news-item_44987.asp(дата обращения: 15.07.2022).

- не могут ездить по дорогам, с нанесенными на них разделительной линией или разделительной полосой.

- не могут ездить в темное время суток.

Новые правила в **Тасмании** для персональных мобильных устройств (PMD) вступили в силу 1 декабря 2021 года, они разрешают водителям СИМ движение на пешеходных дорожках, велосипедных дорожках и некоторых дорогах в Тасмании.

Согласно описанию, PMD (СИМ) – представляет собой небольшое устройство с электрическим приводом, предназначенное для перевозки одного человека на короткие и средние расстояния. Передвижение на этих устройствах ограничено скоростью 15 км/ч на пешеходных дорожках и 25 км/ч на велопешеходных дорожках, велосипедных дорожках и проезжих частях дорог.

Устройство является PMD (СИМ), если оно имеет электрическое питание и:

- есть хотя бы одно колесо;
- длина менее 125 см, ширина 70 см, высота 135 см;
- вес меньше 45 кг;
- не способен двигаться быстрее 25 км/ч;
- предназначен для использования одним человеком¹⁷⁵.

На PMD (СИМ) разрешено передвигаться с 16-летнего возраста, используя защитный шлем и соблюдая все правила дорожного движения, включая ограничения скорости, и запрет пользования при движении смартфоном.

Законодательство **Северной территории** в настоящее время позволяет ездить на электроскутерах только в геозонах вокруг Дарвина со строгими ограничениями.

Самокаты с ограниченной геозоной могут развивать максимальную скорость 15 км/ч с дополнительными ограничениями в обозначенных

¹⁷⁵Motorised_Scooters// Текст: электронный. -2022. URL:<https://www.transport.tas.gov.au/?a=109502>(дата обращения: 15.07.2022).

«медленных зонах». Дополнительные ограничения:

- возраст старше 18 лет;
- можно ездить только по тротуару и низкоскоростным дорогам с ограничением скорости менее 50 км/ч и без разделительной полосы;
- на электронных скутерах нельзя ездить по велосипедным дорожкам;
- запрет на перевозку пассажиров, тандемная езда с детьми также запрещена;
- ношение шлема обязательно;
- соблюдение безопасной дистанции между велосипедистами и пешеходами, с необходимостью уступать дорогу пешеходам и иным средствам передвижения (например, инвалидным креслам);
- запрет на управление в состоянии опьянения;
- запрет на парковку в непосредственной близости от перекрестка.

Любое транспортное средство (включая велосипед или любое личное транспортное средство), оснащенное двигателем и имеющее выходную мощность более 200 Вт, считается транспортным средством, которое требует регистрации, а водитель должен иметь водительскую лицензию при использовании на улице или в общественном месте¹⁷⁶.

В соответствии с законодательством **Китайской Народной Республики** средства индивидуальной мобильности являются немоторизованными транспортными средствами и в перечень транспортных средств, имеющих право выезжать на проезжую часть, предусмотренных Техническими условиями по обеспечению безопасности эксплуатации механических транспортных средств от 29 сентября 2017 г. ОВ 7 258-2017, не входят.¹⁷⁷

На основе приказа МОБ КНР от 4 января 2001 г. № 72 «Об утверждении Правил регистрации» средства индивидуальной мобильности не подлежат регистрации и прохождению технического осмотра.

¹⁷⁶Scooters. – Текст: электронный //Northern Territory Government information and services: [сайт]. -2022. URL: <https://nt.gov.au/driving/rego/getting-an-nt-registration/scooters>(дата обращения: 15.07.2022).

¹⁷⁷Калмыков Г.И., Запаренко А.М., Горячев А.А., Андреянов М.В. Зарубежный опыт правового регулирования использования отдельных видов средств индивидуальной мобильности // Аналитический обзор. ФГКУ «ВНИИ МВД России». -М. 2021. с. 11.

Организация их движения в городе и за его пределами не регламентирована.

Одновременно предусмотрена административная ответственность за нарушения с использованием средств индивидуальной мобильности. Так, если граждане на указанных средствах выезжают на проезжую часть, то сотрудники полиции привлекают их к административной ответственности на основании ст. 89 Закона КНР «О безопасности дорожного движения», нарушителю назначается наказание в виде штрафа в размере от 5 до 50 юаней (от 1 до 8 долларов США), а если водитель средства индивидуальной мобильности отказывается от уплаты штрафа, то его транспортное средство арестовывается¹⁷⁸.

Кроме того, в Китайской Народной Республике электрические велосипеды классифицируются как велосипеды. Регламент предусматривает что электрические велосипеды должны иметь скорость, не превышающую 25 км/ч, вес (включая аккумулятор)– до 55 кг, мощность двигателя до 400 Вт, напряжение аккумулятора до 48 В.

Хотелось бы подробнее остановиться на правовом регулировании использования СИМ в Республике Сингапур, в ней создана новая категория транспортных средств под названием «личное мобильное устройство»–PMD, однако следует отметить, что к данной категории не относятся электровелосипеды. Использование электронных скутеров в Сингапуре регулируется Законом об активной мобильности (АМА), который вступил в силу 1 мая 2018 года. Прежде чем использовать свой электронный скутер(PMD), необходимо убедиться, что его модель, одобрена Управлением наземного транспорта (LTA).¹⁷⁹

Предприятия, работающие в Сингапуре, обязаны в соответствии с АМА продавать только одобренные Управлением наземного транспорта (LTA)

¹⁷⁸ См.: Информационные материалы УМС МВД России об опыте КНР, исх. № 049/02- 2020 от 27.02.2020.

¹⁷⁹ Guide to E-Scooter and PMD Laws for Singapore Riders.– Текст: электронный // Singapore Legal Advice: [сайт]. - 2022. URL: [https://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:eVpLGOLsJu4J:https://singaporelegaladvice.com/law-articles/e-scooter-laws-singapore+&cd=4&hl=ru&ct=clnk&gl=ru\(датаобращения: 16.07.2022\)](https://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:eVpLGOLsJu4J:https://singaporelegaladvice.com/law-articles/e-scooter-laws-singapore+&cd=4&hl=ru&ct=clnk&gl=ru(датаобращения: 16.07.2022)).

электронные скутеры и другие PMD, имеющие следующие технические характеристики: максимальную ширину – 70 см, максимальный вес – 20 кг (для снижения риска серьезных травм), и развивать максимальную скорость не более 25 км/ч.

В случае использования PMD, неодобренного LTA, а также в случае отозванного одобрения, управляющее им лицо может быть оштрафовано на сумму до 10 000 долларов и/или подвергнуться лишению свободы на срок до 6 месяцев. Максимальные наказания удваиваются для рецидивистов. Электронный скутер или другие PMD могут быть изъяты, а затем конфискованы.

Со 2 января 2019 года лица в возрасте 16 лет и старше обязаны регистрировать свой электронный скутер в LTA. Данное требование не относится к другим СИМ, а только к электросамокатам и электровелосипедам. Лица в возрасте до 16 лет могут по-прежнему ездить на электронных скутерах, находясь под наблюдением лица старше 21 года, но они все равно должны быть зарегистрированы лицом, достигшим 16-летнего возраста.

Регистрация стоит 20 долларов и выполняется в центрах инспекции электронных скутеров LTA розничным продавцом электронного скутера/РАВ (электровелосипеда) до того, как электронный скутер/РАВ будет продан потребителю, в случае наличия у лица незарегистрированного скутера, купленного до 2019 года, ему необходимо сделать это самостоятельно. Зарегистрированные электронные скутеры должны проходить периодическую проверку каждые 2 года. Электронные скутеры, которые не пройдут проверку, будут сняты с учета LTA.

После успешной регистрации, на электроскутере должны быть размещены: регистрационный знак с указанием регистрационного номера и знак сертификации пожарной безопасности UL2272. Регистрационный знак должен быть прикреплен в вертикальном положении спереди или по бокам рулевой рейки электронного скутера и должен быть неповрежденным и

ЧИСТЫМ.

С 1 июля 2019 года лица, уличенные в езде на незарегистрированных электронных скутерах или велосипедах могут быть оштрафованы на сумму до 2000 долларов и/или подвергнутся лишению свободы на срок до 3 месяцев. Рецидивисты могут быть оштрафованы на сумму до 5000 долларов и/или заключены в тюрьму на срок до 6 месяцев.

С 1 июля 2020 года все моторизованные PMD (включая электронные скутеры (электросамокаты), скейтборды, хOVERборды (гироскутеры), моноколеса должны соответствовать стандарту пожарной безопасности UL2272. Это означает, что использование моторизованных PMD, которые не соответствуют UL2272, будет незаконным. Данное требование появилось в свете волны пожаров электронных скутеров в домах (больше 100 случаев возгорания за 2018 и первое полугодие 2019 года). Лица, управляющие СИМ с электродвигателем и не прошедшие проверку на соответствие стандартам пожарной безопасности могут быть оштрафованы на сумму до 5000 долларов и/или подвергнуться лишению свободы на срок до 3 месяцев. Их электронный скутер будет конфискован. Кроме того, продавцам было запрещено продавать PMD, которые не соответствуют стандарту UL2272.

С 1 января 2022 года водители электронных скутеров и электровелосипедов (или взрослые, если водитель младше 16 лет) должны будут пройти онлайн-тест на знание теории на веб-сайте Сингапурской политехнической академии непрерывного профессионального образования и образования для взрослых (РАСЕ), прежде чем им разрешат ездить на своих устройствах. Тест стоит 10 долларов и может быть сдан с двух попыток. Как только тест на знание теории будет пройден, лицу будет выдан цифровой сертификат, который будет действителен пожизненно.

Лица, управляющие СИМ без цифрового сертификата, могут быть оштрафованы на сумму до 2000 долларов и/или лишены свободы на срок до 6 месяцев за первое правонарушение, в то время как рецидивисты могут быть оштрафованы на сумму до 5000 долларов и/или лишены свободы на срок до 12

месяцев.

В соответствии с АМА РМД (СИМ) не должны использоваться на проезжих частях дорог, тротуарах и пешеходных дорожках.

Другими словами, электронные скутеры и другие моторизованные РМД можно использовать только на велосипедных и велопешеходных дорожках.

Водители электронных скутеров / РМД, которые используют свои электронные скутеры / РМД с нарушением вышеуказанных правил проезда, могут быть оштрафованы на сумму до 2000 долларов и/или лишены свободы на срок до 3 месяцев. Рецидивисты могут быть оштрафованы на сумму до 5000 долларов и/или заключены в тюрьму на срок до 6 месяцев. Электронный скутер / РМД может быть изъят, а затем конфискован.

Катание на РМД вне велопешеходных дорожек, по зеленым насаждениям (траве), формально не нарушая запрет на езду по тротуару, также является правонарушением, и нарушители будут оштрафованы на сумму до 5000 долларов в соответствии с Правилами охраны парков и флоры.

В соответствии с Законом о канализации и дренаже повреждение стоков и систем ливневой канализации (включая дренажные решетки) является преступлением. Правонарушители могут быть оштрафованы на сумму до 40 000 долларов и/или подвергнуты лишению свободы на срок до 3 месяцев, это же касается и водителей электроскутеров или других СИМ.

Водители электронных скутеров / РМД, которые допускают опасное вождение, могут быть оштрафованы на сумму до 10 000 долларов и/или подвергнуты лишению свободы на срок до 1 года. То, что считается «опасным», будет зависеть от ситуации, но ЛТА выпустило Кодекс поведения¹⁸⁰, чтобы обеспечить безопасное и ответственное управление РМД (СИМ).

С 1 августа 2020 года все водители (велосипедов, электронных скутеров и иных РМД) не должны держать в руке и взаимодействовать с любыми

¹⁸⁰ Rules & Code of Conduct. – Текст: электронный //A Singapore Government Agency Website: [сайт]. -2022.URL: https://www.lta.gov.sg/content/ltagov/en/getting_around/active_mobility/rules_and_public_education/rules_and_code_of_conduct.html (датаобращения: 16.07.2022).

мобильными устройствами связи во время езды. К таким устройствам относятся мобильные телефоны и беспроводные портативные устройства (например, планшеты). Тем не менее, эти правила не относятся к таким носимым устройствам связи, как например, к умным часам. Правонарушители могут быть оштрафованы на сумму до 1000 долларов и/или лишены свободы на срок до 3 месяцев.

С 1 февраля 2019 года велосипедисты (в том числе водители электровелосипедов) обязаны носить шлемы при езде по проезжим частям дорог. Эти правила не распространяются на водителей электронных скутеров и других PMD, так как этим устройствам запрещен выезд на проезжую часть дороги.




Для лиц, управляющих электронными скутерами и другими PMD не предусмотрено страхование гражданской ответственности.

В целом, почти все вышеуказанные правила по управлению средствами индивидуальной мобильности в Сингапуре можно представить в двух таблицах.

		TYPES OF ACTIVE MOBILITY DEVICES					
RULES (правила)		PMD-e-scooter (электро-самокаты)	PMD-motorised (e-unicycle, hoverboard, motorised skateboard) (моторизир. PMD)	PMD-non-motorised (unicycle, skateboard, kick-scooter) (безмоторные PMD)	Bicycle (велос.)	PAB (эл. вел.)	PMA (для инвалидов)
Register with LTA? (регистрация в LTA)		Yes	No	No	No	Yes	No
Where to ride?	Cycling Path (велодорожка)	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes
	Footpath (пешеходная дорожка)	No	No	Yes	Yes	No	Yes
	Road (проезжая часть дороги)	No	No	No	Yes	Yes	No
		Max unladen wt. - 20kg			Max unladen wt. - 20kg (on paths)		

Device Criteria	Maxwidth70cm		Maxwidth70cm(on paths)			
	Certified to UL2272firesafetystandard				EN15194 compliant	
	Maxspeed25km/h				Motorasistmust cutoff at25km/h	Max devicespeedof10km/hformotorisedPMAs
Minimum Age (минимальныйвозраст)	16yrsold. <16 yrs,mustbesupervisedby anadultwho passed theE-scooterTheoryTest*	16yrsold	No	No	Rider: 16yrsold Pillion: 16yrsold	No
TheoryTestrequired? (прохождение теоретического теста)	Yes*	No	No	No	Yes*	No

Таблица 2.2. Правила, предусмотренные для водителей СИМ в Сингапуре

Path/ Road	Footpath Typically paths beside roads and within HDB estates	Cycling Path Paths marked with 'Cyclist' or 'PCN' logos	Road Except for expressways and road tunnels
Device type			
Bicycle			
Power-assisted Bicycle (PAB) or e-bike			
Motorised Personal Mobility Device (PMD) e.g. e-scooter, e-unicycle, hoverboard*			
Non-motorised PMD e.g. manual kickscooter			
Personal Mobility Aid (PMA) e.g. mobility scooter or electric wheelchair			

*From 3 April 2020, the riding of motorised PMDs, including e-scooters, are prohibited from footpaths.

Таблица 2.3. Правила, предусмотренные для водителей СИМ в Сингапуре

Исходя из представленной информации следует заключить, что опыт правового регулирования использования отдельных видов средств передвижения в зарубежных странах представляется интересным и ценным для формирования российского законодательства в рассматриваемой сфере. При совершенствовании правовой основы использования средств индивидуальной мобильности в Российской Федерации особого внимания заслуживает опыт зарубежных стран Европейского Союза.

Проведенный подробный анализ нормативного правового регулирования использования средств индивидуальной мобильности показывает, что в ряде стран правовое регулирование весьма поверхностное, однако ведется работа по созданию соответствующего правового поля, одновременно есть страны, в которых порядок использования средств индивидуальной мобильности урегулирован на законодательном уровне достаточно подробно.

Таким образом, в отсутствие законодательно закрепленных норм регулирования порядка использования средств индивидуальной мобильности, возникает насущная необходимость изучения и принятия положительного опыта зарубежных стран в указанной сфере. В связи с этим, попытаемся выявить и обобщить положительные стороны и верные решения правового регулирования использования средств индивидуальной мобильности:

1. Сомнительным, с точки зрения безопасности, представляются положения российского Проекта Правила дорожного движения (далее – Проект Правил)¹⁸¹ о том, что скорость движения лиц, которые используют для передвижения СИМ, во всех случаях совмещенного движения с пешеходами не должна превышать 20 км/ч. Представляется, что максимальная скорость в таких случаях не должна превышать 10 км/ч, как в Новой Зеландии и Испании, а лучше 6-8 км/ч, как во Франции или Бельгии.

2. Считаем, что минимальный возраст, с которого должно быть

¹⁸¹Проект «О внесении изменений в постановление Совета Министров - Правительства Российской Федерации от 23.10.1993 № 1090. URL. <https://regulation.gov.ru/projects#npr=99009> (дата обращения: 16.05.2022).

разрешено управление СИМ, оснащенных электродвигателем должен составлять не менее 12 лет (Франция, Австрия, Австралия), а не как предложено в Проекте Правил – с 7 лет и даже меньше, в случае управления ими СИМ в рекреационных зонах и в сопровождении взрослых. Опыт правового регулирования зарубежных стран говорит о необходимости повышения этого возраста. Так, 14-летний возраст для управления СИМ предусмотрен в Швейцарии и Италии, с 16 лет можно управлять СИМ в Нидерландах, Германии и Бельгии, с 18 лет в Республике Мальта.

3. С учетом европейского опыта правового регулирования (Франции, Австрии, Бельгии, Испании) рекомендуем ограничить максимальную скорость СИМ, используемых на территории РФ – 25 км/ч, к слову, более высокое ограничение скорости (20 км/ч) действует на территории Германии, Норвегии и Швеции.

4. Ввести ограничение по массе СИМ без нагрузки и запретить совместное движение СИМ с пешеходами (по тротуару или в пешеходной зоне) масса которого превышает 35 кг (в Испании до 25 кг, в Сингапуре до 20 кг). На СИМ массой более 35 кг необходимо осуществлять передвижение только в рамках велоинфраструктуры, по обочине или правому краю проезжей части.

5. При движении по проезжей части дороги в темное время суток или в условиях недостаточной видимости обязать иметь при себе предметы со световозвращающими элементами и обеспечивать видимость этих предметов водителям других транспортных средств.

6. Определить, что вне зависимости от мощности все электросамокаты должны быть оборудованы двойной независимой тормозной системой, устройством для подачи звукового сигнала, световозвращателями белого цвета спереди, оранжевого или красного цвета с боковых сторон, красного цвета сзади (задним фонарем), фарой (фонарем) белого цвета спереди, как например, в Германии, Франции и Швеции.

7. Обеспечить идентификацию СИМ (как в Германии или Сингапуре), например, путем страхования гражданской

ответственности(Испания, Нидерланды), с выдачей идентификационных знаков. Например, все новые электронные скутеры в Сингапуре должны пройти регистрационный осмотр, прежде чем они смогут быть зарегистрированы в ЛТА. После регистрации устройству будет выдан уникальный регистрационный номер и регистрационный знак, выданный ЛТА. Регистрационный знак должен быть четко обозначен на электронном скутере. Подделка регистрационного знака или езда без регистрационного знака является преступлением. Регистрационный номер может быть нанесен на идентификационный знак, который должен быть табличкой или наклейкой. Идентификационный знак всегда должен быть хорошо виден.



Рис. 2.12. Виды и расположение идентификационных и регистрационных знаков на СИМ в Сингапуре

Необходимо отметить, что на сегодняшний день в России проблема правового регулирования и использования средств индивидуальной мобильности стоит не так остро, как в странах Европы, несмотря на фактическое отсутствие достаточной инфраструктуры для передвижения велосипедистов и средств индивидуальной мобильности. В настоящее время из-за количества используемых СИМ главной проблемой в странах Евросоюза является нехватка парковочных зон главной задачей – их создание и расширение, в том числе за счет переоборудования автомобильных парковочных мест. Власти призывают парковать свое устройство ответственно и не создавать препятствий или неудобств для других. Не парковаться на

пешеходных дорожках, на автобусных остановках или у деревьев и фонарных столбов. Водители СИМ должны парковаться на специально отведенных парковочных местах аккуратно и упорядоченно. Например, в Сингапуре даже разработано специальное мобильное приложение «MyTransport», которое можно использовать для поиска мест для парковки в непосредственной



близости.

Рис. 2.13. Изображения инфраструктуры, для СИМ и велосипедов в Сингапуре

Таким образом, мы можем смело утверждать, что средства индивидуальной мобильности – это перспективный вид транспорта, который



почти круглый год может обеспечивать достаточно высокую скорость передвижения, финансовую экономию и общую мобильность, даже для людей с ограниченными возможностями. В связи с этим будет неуклонно расти и количество используемых средств индивидуальной мобильности, а значит те предложения и решения, которые будут, несомненно, приняты в нашей стране в ближайшее время вновь должны будут подвергнуться корректировке. Необходимо будет расширять количество велосипедных и велопешеходных дорожек, количество специализированных парковок, вводить запрет на движение по тротуарам и пешеходным дорожкам, возможно вводить

повышенную минимальную скорость движения по велосипедным дорожкам, с учетом интенсивности движения и т.д., но это уже вопросы «завтрашнего» дня.

§2. Перспективные направления государственного регулирования и совершенствования действующего законодательства в сфере использования средств индивидуальной мобильности

Современное общество движется в непрерывном и поступательном технологическом развитии, с каждым годом людям становятся доступными все большее количество современных технологий, среди которых важное место занимают новые технические средства индивидуальной мобильности (далее - СИМ). Средства индивидуальной мобильности, оснащенные электродвигателем, как отдельный класс устройств появились на дорогах России еще в 2016 году, но по-настоящему массовыми они начали становиться с 2018 года. К ним можно отнести гироскутеры, электросамокаты, моноколеса, сегвеи, электрические роликовые коньки, электроскейтборды и иные аналогичные средства, которые в соответствии с действующим законодательством не относятся ни к одному из видов транспортных средств.

Большую популярность данные СИМ обрели в результате их миниатюрности и маневренности, скоростным характеристикам, повышающим мобильность человека, простому обслуживанию и модернизации, а также повышенной загруженности на автомобильных дорогах общего пользования, нехватки мест на автостоянках и парковках. Немаловажную роль сыграла и общедоступность данных средств, путем услуги «кикшеринга» – краткосрочной аренды, а также в результате общей экономической выгоды от приобретения таких средств передвижения, т.е. отсутствие расходов на дорогостоящее обслуживание и заправку, страховку, оплату транспортного налога и т.д. Поэтому с каждым годом число пользователей таких средств передвижения стремительно растет, вместе с неуклонно растущей аварийностью, травматизмом и смертностью. Главной причиной сложившейся ситуации является отсутствие правового регулирования и законодательного закрепления

средств индивидуальной мобильности, как разновидности транспортного средства, а также административно-правового статуса лиц, управляющих такими средствами.

В настоящее время управление средствами индивидуальной мобильности российским законодательством не регламентируется. В виду отсутствия четкой правовой регламентации существует определенная практика учета категории участника дорожного движения, передвигавшегося на СИМ, и ставшего участником ДТП. Лицо, управляющее СИМ небольшой мощности до 0,25 кВт, фактически приравнивается (регистрируется в случае ДТП) к пешеходу, однако уравнение в правах и обязанностях пешехода и водителя СИМ недопустимо в виду наличия различных скоростных характеристик, а также травмоопасности СИМ в целом, например, в случае наезда на пешеходной дорожке на какого-либо пешехода, что естественно не соответствует целям обеспечения безопасности дорожного движения и общественной безопасности в целом. В случае, если участвующее в ДТП средство индивидуальной мобильности оснащено электродвигателем номинальной максимальной мощностью в режиме длительной нагрузки более 0,25 кВт и менее 4 кВт, оно может регистрироваться в случае ДТП как мопед, при этом лицо, передвигающееся на нем, регистрируется как водитель.

Отдельные разновидности СИМ имеют технические характеристики схожие с характеристиками мопеда, которые могут иметь номинальную максимальную мощность электродвигателя в режиме длительной нагрузки более 0,25кВт и менее 4кВт или велосипеда с электродвигателем с номинальной максимальной мощностью электродвигателя в режиме длительной нагрузки, не превышающей 0,25 кВт¹⁸².

Однако, некоторые устройства, схожие по конструкции с СИМ, могут иметь электродвигатель номинальной максимальной мощностью в режиме

¹⁸² Постановление Правительства РФ от 23 октября 1993 г. № 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 РФ. 22.11.1993. № 47. Ст. 4531.

длительной нагрузки более 0,25кВт и (или) максимальную конструктивную скорость более 50км/ч. Такие устройства в соответствии с техническим регламентом Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» (ТР ТС 018/2011) относятся к моторным транспортным средствам категории L и для управления ими необходимо наличие специального права управления транспортными средствами соответствующей категории «М» или «А».

СИМ мощностью свыше 0,25 кВт и скоростью не более 50 км/ч формально можно отнести к мопедам, но часто они не имеют ряда атрибутов, необходимых для движения по дорогам (фар, звуковых и стоп-сигналов). Концепция «СИМ = пешеход» также не совсем верна, т.к. не предусматривает важных обязанностей для водителей СИМ, которые бы обеспечивали безопасность дорожного движения, например лицо, управляющее СИМ может двигаться через пешеходный переход не спешившись, со скоростью не обеспечивающей безопасность дорожного движения.

Нерешенность указанных вопросов образует правовую неопределенность, которая может повлечь освобождение лиц, управляющих СИМ от административной ответственности, привлечение иных участников дорожного движения к ответственности за опасные действия со стороны водителей СИМ, повлекшие дорожно-транспортные происшествия. Как мы знаем, часто местом совершения ДТП становятся пешеходные переходы. Лица, управляющие СИМ, пересекая проезжую часть, не спешиваясь, попадают в ДТП, виновниками которых нередко признаются водители автомобилей, не ожидавшие быстрого, внезапного и бесшумного появления СИМ. Таким образом, исходя из практики, наезд на пешехода, передвигающегося на электросамокате по нерегулируемому пешеходному переходу, в результате которого пострадал, например, несовершеннолетний, который, несмотря на то, что сам управлял электросамокатом, будет признан пешеходом, а водитель транспортного средства, допустивший наезд, - виновником ДТП.

Существует и обратная практика привлечения к административной

ответственности за управление СИМ, например, мощностью от 250 Вт до 4 кВт без мотошлема, ввиду фактического приравнивания их к мопедам, что стало уже общепринятой тенденцией, не основанной на действующих правилах дорожного движения.

Тем не менее, подобное положение дел, чаще всего, формирует ошибочное общественное мнение о возможности использования средств индивидуальной мобильности, как веселой «игрушки» без возможности привлечения к административной ответственности за нарушения Правил дорожного движения (далее – Правил)¹⁸³, что способствует порождению вседозволенности, умножению числа ДТП, повышению аварийности, травматизма и гибели людей. К тому же СИМ – это самые незащищенные виды транспортных средств, управление которыми, даже при незначительных столкновениях, может повлечь тяжкие последствия для здоровья водителя СИМ или окружающих. Высокая опасность таких средств мобильности обусловлена отсутствием правил и ограничений по возрасту, состоянию здоровья, а также их высокими скоростными характеристиками, что при ограниченной возможности маневра создает высокую вероятность потери управления и столкновения с предметами окружающего мира или людьми, и чем выше скорость, при которой происходит столкновение, тем вероятнее наступят тяжкие последствия ДТП, в виде смерти пешеходов или водителей СИМ.

С целью получения объективной картины о состоянии дорожно-транспортной аварийности с участием лиц, передвигающихся на СИМ, еще раз, но уже визуально, рассмотрим сведения о ДТП, содержащиеся в АИУС ГАИ (рис. 2.14.-2.21.)¹⁸⁴.

¹⁸³Постановление Правительства РФ от 23 октября 1993 г. № 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 РФ. 22.11.1993. № 47. Ст. 4531.

¹⁸⁴Ляхов П.В., Лопарев Е.А. Аварийность с участием средств индивидуальной мобильности, оснащенных электродвигателем. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России». 2022. №1. С. 35-42.

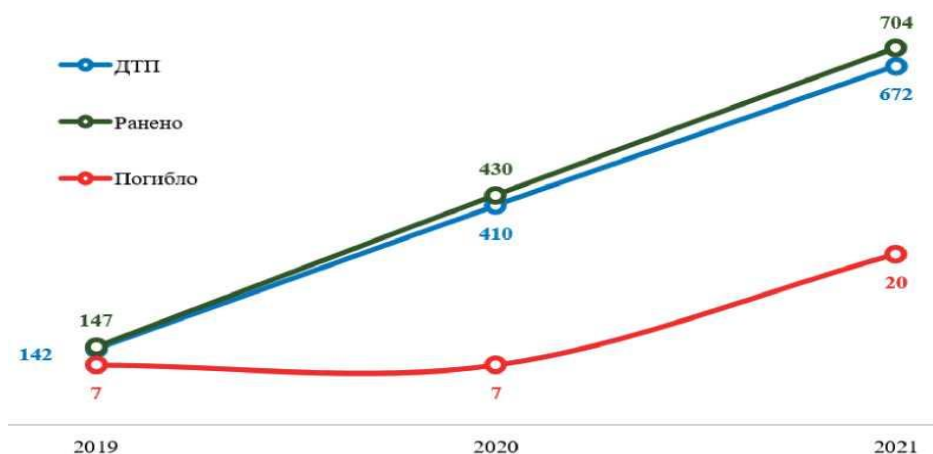


Рис. 2.14. Общие показатели аварийности с участием СИМ

В случае учета СИМ как персонального электрического средства передвижения малой мощности зарегистрировано 483 (+45,9%) ДТП. В этих происшествиях лицо, передвигающееся на СИМ, регистрировалось как пешеход. Соответственно, подавляющее большинство (94%) таких ДТП зарегистрированы как наезд на пешехода (рис. 2.15).

При участии СИМ, схожего по характеристикам с мопедом с электродвигателем, зарегистрировано 189 (+110%) ДТП. В этих происшествиях пользователь СИМ регистрировался как водитель. Большинство таких ДТП зарегистрированы в качестве столкновений ТС (67%).



С участием электрических средств передвижения малой мощности

С участием СИМ, схожих с мопедами, оборудованными электродвигателем

Рис. 2.15. Распределение видов ДТП с участием СИМ

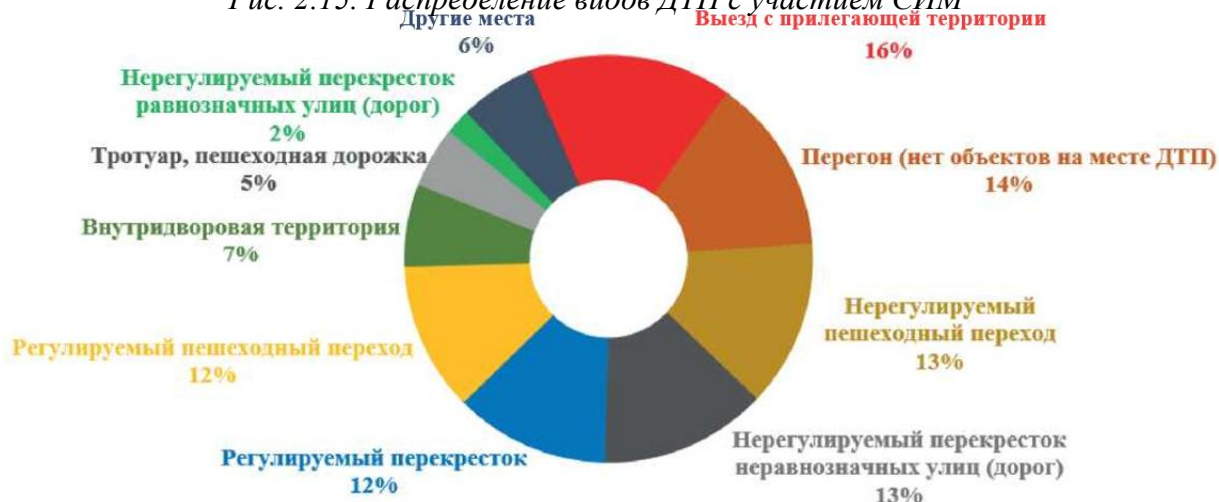


Рис. 2.16. Удельный вес ДТП с участием СИМ в зависимости от объекта улично-дорожной сети, на котором зарегистрировано происшествие

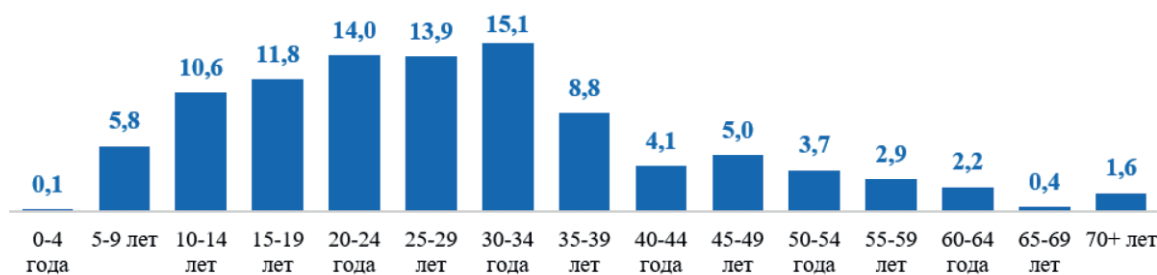


Рис. 2.17. Распределение удельного веса (%) пострадавших в ДТП с участием СИМ по возрастным группам

Наибольшую долю (53%) виновности в ДТП с участием СИМ имеют водители механических транспортных средств (рис. 2.18.)

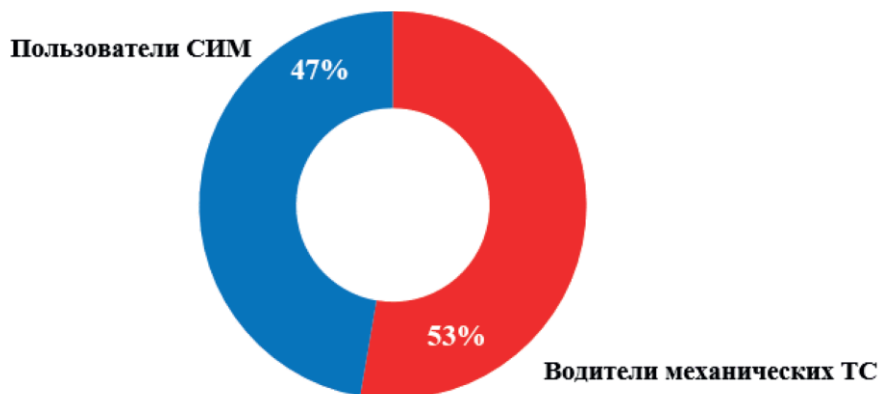


Рис. 2.18. Распределение виновности в ДТП



Рис. 2.19. Основные нарушения при ДТП в действиях пользователей СИМ, учтенных в качестве пешеходов



Рис. 2.20. Основные нарушения при ДТП в действиях пользователей СИМ, учтенных в качестве водителей ТС

В 2021 г. в половине ДТП (51%, 333 ДТП) СИМ имели электродвигатель мощностью от 0,25 до 4кВт. В 11% ДТП мощность электродвигателя СИМ превышала 4кВт, в 38% случаев составляла не более 0,25 кВт (рис. 2.21).

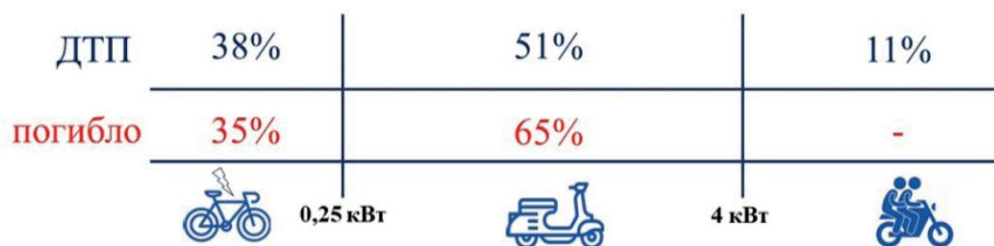


Рис. 2.21. Распределение ДТП и погибших в зависимости от мощности электродвигателя СИМ

Из вышеуказанных данных, мы можем сделать вывод о том, что в 2021 г. зарегистрировано 672 ДТП с участием СИМ, что составляет +60%, увеличилось количество погибших (+185,7%) и раненных (+63,7%), в числе которых 133 ребенка (+54,6%) в возрасте до 16 лет. Более половины (65%) погибших приходится на случаи использования СИМ с электродвигателем мощностью от 0,25 до 4 кВт. Наибольшее количество ДТП с участием СИМ в 16% случаев регистрировалось в местах выездов с прилегающей территории. Практически половину пострадавших в ДТП (43%) составляют лица в возрасте 20-34 года. Начиная с 35 лет количество пострадавших резко падает. Среди нарушений пользователями СИМ, учтенных в ДТП в качестве пешехода, преобладает передвижение по проезжей части (32%), а среди пользователей СИМ, учтенных в ДТП в качестве водителя, преобладают нарушения правил расположения ТС на проезжей части (29%).

К основным причинам аварийности мы можем отнести: отсутствие правового регулирования, недостатки инфраструктуры, низкая заметность в дорожном движении, высокая скорость передвижения и отсутствие опыта у пользователей.

В этой связи не стоит забывать, что в распределении удельного веса пострадавших в ДТП с участием СИМ по возрастным группам, лица в возрасте от 0 до 19 лет составляют 28,3%. Дело в том, что способность строить перспективные планы и прогнозировать дорожную обстановку и возможные опасные ситуации, поведение других участников дорожного движения формируется только к возрасту 21 год. Подросток не просто не понимает, он физиологически не может спрогнозировать все проблемы, которые могут возникнуть в процессе управления ТС. Возможность ощущать габариты связана с теменной долей мозга, которая формируется к 20 годам, в результате чего человек не чувствует границ ТС и может не соблюдать безопасную дистанцию до движущегося впереди, а также соседних транспортных средств¹⁸⁵.

¹⁸⁵Н.М. Кузнецова Влияние психофизиологических особенностей лиц, не достигших 18-летнего возраста, на управление транспортным средством. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России». 2022. №3. С.100.

Несмотря на уже сложившуюся правоприменительную и судебную практику, ее анализ демонстрирует принятие правоприменительными и судебными органами разнополярных процессуальных решений в отношении лиц, использующих СИМ.

В ряде случаев считается, что статус лиц, использующих СИМ не определен, поэтому их правонарушения трактуют как нарушение Правил пешеходом. Примером может служить решение судьи Московского районного суда г. Казани от 26.01.2021 № 12-5/2021 по делу № 5/2-458/2020. В своей жалобе гражданин РФ оспаривал постановление мирового судьи о привлечении его к административной ответственности по части 1 статьи 12.26 КоАП РФ поскольку отсутствовала какая-либо ответственность за отказ от прохождения медицинского освидетельствования лицом, управляющим «электросамокатом», как и отсутствовало само понятие «электросамокат». Он указывал, что согласно п. 1.2. Правил к пешеходам приравниваются лица, использующие для передвижения роликовые коньки, самокаты и иные аналогичные средства. Кроме того, при рассмотрении дела должным образом не установлена скорость, а также номинальная максимальная мощность электродвигателя в режиме длительной нагрузки, также суд первой инстанции необоснованно отказал в назначении по делу соответствующей судебной экспертизы.

Согласно решению судьи районного суда, анализ положений пункта 1.2. Правил дорожного движения не позволяет прийти к выводу о том, что электросамокат является транспортным средством и приравнивается по своим техническим характеристикам к мопедам. При таких обстоятельствах у должностного лица не имелось оснований для составления в отношении лица протокола об административном правонарушении, предусмотренном частью 1 статьи 12.26 КоАП РФ¹⁸⁶. Таким образом, оспариваемое постановление мирового судьи было отменено, производство по делу прекращено на основании пункта 1 части 1 статьи 24.5 КоАП РФ в связи с отсутствием

¹⁸⁶Решение от 26.01.2021 № 12-5/2021 по делу № 5/2-458/2020 [Электронный ресурс]. - URL: <http://судебныерешения.рф/57381243?ysclid=15sfry7ody129415864> (дата обращения: 19.07.2022).

события административного правонарушения.

В других же случаях правоприменители, учитывая мощность устройства, на котором передвигается лицо, применяют процессуальные меры к последнему как к водителю мопеда или мотоциклисту. В качестве примера, можно привести решение Ленинского районного суда г. Тамбова по делу № 12-260/2017, в результате которого жалоба гражданина о том, что он управлял электросамокатом в состоянии алкогольного опьянения и являлся при этом «пешеходом», оставлена без удовлетворения, а постановление мирового судьи о привлечении к административной ответственности – без изменения¹⁸⁷.

Как мы видим, правоприменительная практика складывается неоднозначно. Так, имеет место расширительное толкование административно-правовых норм, когда некоторыми судами поддерживается позиция ГИБДД, вместе с тем, некоторые суды, поддерживая позицию органов внутренних дел, рассматривают ее не как обращение к правовой аналогии, а как реализацию дискреционных полномочий органов внутренних дел, направленных на защиту жизни, здоровья, прав и свобод человека и гражданина, противодействие преступности, охрану правопорядка, обеспечение общественной безопасности. Причиной административного усмотрения являются пробелы и противоречивые положения нормативных правовых актов, неточности, ограниченные понятия и другие недостатки правового регулирования.

Отсутствие законодательного закрепления дефиниций, связанных со средствами индивидуальной мобильности, некоторая правовая неопределенность в статусе управляющих СИМ лиц, а также пробелы в законодательстве, предусматривающем административную ответственность, ощутимым образом снижают безопасность в сфере дорожного движения, ставя под угрозу жизнь и здоровье его участников. В отсутствие досконального правового регулирования в этой области, правоприменитель старается самостоятельно решить данную проблему, однако принимаемые меры не успевают за масштабным

¹⁸⁷Решение от 12.12.2017 № 12-260/2017 по делу № 12-260/2017 [Электронный ресурс]. - URL: <https://sudact.ru/regular/doc/1lZ1nUMWmP5e/?ysclid=15sgn78j6v851882054> (дата обращения: 19.07.2022).

распространением СИМ и развитием технического прогресса на территории нашей страны, изо дня в день, ставя острый вопрос об уточнении правового статуса участников дорожного движения, передвигающихся на средствах индивидуальной мобильности.

Еще в 2019 году Министерством транспорта Российской Федерации был подготовлен, вынесен на общественное обсуждение и впоследствии дорабатывался Проект изменений в Правила дорожного движения (далее – Проект Правил), затрагивающий вопросы регулирования безопасности дорожного движения водителей автотранспортных средств, установления статуса, а также прав и обязанностей лиц, использующих для передвижения средства индивидуальной мобильности¹⁸⁸. Проект вызвал не только широкое обсуждение, но и разногласия по отдельным его положениям, к тому же в конце 2020 года Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 №1090 «О Правилах дорожного движения»¹⁸⁹ было включено в список документов, которые по правилам «регуляторной гильотины» должны переиздаваться целиком, не подвергаясь поправкам. Все это, в том числе и многочисленные недоработки, о которых мы поговорим ниже, не позволили до сих пор принять столь необходимые изменения в ПДД для обеспечения безопасности дорожного движения, снижения травматизма и смертности на дорогах. Хотя, как предполагалось, полностью правовой статус СИМ должен был быть определен еще к середине 2022 года.

В целях систематизации и выделения новой отдельной категории средств передвижения авторы Проекта Правил предлагают ввести новое понятие, а именно «средство индивидуальной мобильности – устройство, предназначенное для передвижения человека посредством использования электродвигателя (электродвигателей) и (или) мускульной энергии человека (роликовые коньки, самокаты, электросамокаты, скейтборды,

¹⁸⁸ Проект «О внесении изменений в постановление Совета Министров - Правительства Российской Федерации от 23.10.1993 № 1090. URL. <https://regulation.gov.ru/projects#пра=99009> (дата обращения: 16.05.2022).

¹⁸⁹ Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 N 1090 "О Правилах дорожного движения". URL. http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_2709/824c911000b3626674abf3ad6e38a6f04b8a7428/?ysclid=15xjck5ad7993858303 (дата обращения: 23.07.2022).

электроскейтборды, гироскутеры, сигвеи, моноколеса и иные аналогичные средства), за исключением велосипедов и инвалидных колясок.



Рис. 2.22. Средство индивидуальной мобильности

Проанализировав данное определение Проекта Правил, мы можем сделать следующие выводы:

1. Согласно предложенным понятиям и формулировкам средства индивидуальной мобильности не являются транспортными средствами, что на наш взгляд, является неверным (например, позволит лицам, управляющим маломощным СИМ, и по закону не являющимися водителями ТС безнаказанно оставлять место ДТП), тем более что действующая дефиниция «транспортное средство» по своему содержанию полностью подходит для средств индивидуальной мобильности, более того, формально по содержанию понятия «механическое транспортное средство» к ним можно было бы отнести и СИМ. Таким образом, СИМ по сути является транспортным средством, однако прямого и ясного обозначения, такого как в понятии «велосипед» или «мопед»,

в предлагаемом Проекте Правил не предусмотрено. Можно сказать, что лица, управляющие СИМ занимают промежуточное положение между пешеходами и велосипедистами, то есть некоторые правила для них совпадают с правилами для пешеходов, некоторые – с правилами для велосипедистов, а некоторые – вообще разработаны индивидуально.

Также считаем ошибочной, но вынужденной, сложившуюся практику, когда лицо, управляющее электрическим средством передвижения малой мощности до 0,25 кВт, по факту приравнивается к пешеходу. При этом скорость, которую может развивать данное средство индивидуальной мобильности, во много раз превышает скорость пешеходов. Поэтому уравнивание в правах, обязанностях и ответственности пешеходов и «водителей» средств индивидуальной мобильности недопустимо.

2. Считаем ошибочным, что все средства индивидуальной мобильности не имеют деления на группы (классы) исходя из их технических характеристик (максимальной скорости движения, максимальной мощности в режиме длительной нагрузки, массе, габаритам и т.д.). Очевидно, что самокат и мощный электросамокат – средства совершенно разного уровня. Обычный самокат, управляемый взрослым и едущий со скоростью 10 км/ч по велосипедной полосе, может создавать помехи велосипедистам, которые едут быстрее. Электросамокат, управляемый взрослым и едущий по тротуару гораздо быстрее пешеходов (20 км/ч) может в свою очередь создавать опасность для пешеходов. Тем более, что определенная практика деления транспортных средств по техническим характеристикам присутствует даже в действующих Правилах дорожного движения, например, мопед – может иметь электродвигатель номинальной максимальной мощностью в режиме длительной нагрузки более 0,25 кВт и менее 4 кВт.

3. Разработчики Проекта Правил предусмотрели практически неограниченный список устройств, отнесенных к СИМ, к которым можно теоретически отнести даже детские кроссовки с выдвигаемыми колёсами. Включать в определение «средства индивидуальной мобильности» самокаты и

роликовые коньки, которые не имеют электрических двигателей, не только нецелесообразно, но и неуместно, например, согласно Проекту Правил в случае, если движение лица, использующего для передвижения средство индивидуальной мобильности создает помехи для движения пешеходов нужно спешить, что в отношении движения на роликовых коньках весьма странно. К тому же, в действующих Правилах дорожного движения лица, использующие для передвижения роликовые коньки и самокаты относятся к пешеходам, а в Проекте Правил к пешеходам относятся дети до 7 лет, использующие для передвижения неоснащенные электродвигателем средства индивидуальной мобильности, что является, по нашему мнению, верным в отношении отсутствия электродвигателя и ошибочным по отношению данного положения только к детям до 7 лет. Поэтому, считаем нецелесообразным отнесение средств передвижения, не оборудованных электродвигателем к СИМ, а не к пешеходам, как предусмотрено действующими Правилами дорожного движения.

Еще хотелось бы отметить, несмотря на то, что в Проекте Правил и в пояснительной записке к ним указывается о введении нового участника дорожного движения – лицо, использующее для передвижения средство индивидуальной мобильности, в пункте 1.2. Проекта Правил, где предусмотрены основные понятия и термины, нет вышеуказанного понятия, которое бы разъясняло, кем является вышеуказанное лицо. Это немаловажно, особенно с учетом внесенных изменений, которые по своему смыслу предполагают исключить приравнивание к пешеходам лиц старше 7 лет, использующих для передвижения роликовые коньки, самокаты и иные аналогичные средства¹⁹⁰.

В этой связи, нами предлагается внесение в Проект Правил такого понятия, как «лицо, использующее для передвижения средство индивидуальной мобильности–лицо, использующее для передвижения, оснащенные

¹⁹⁰Пояснительная записка к Проекту постановления Правительства Российской Федерации "О внесении изменений в постановление Совета Министров - Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090" URL. <https://regulation.gov.ru/projects#npa=99009> (дата обращения: 23.07.2022).

электродвигателем средства индивидуальной мобильности, а именно электросамокаты, электроскутеры, электроскейтборды, гироскутеры, сигвеи, моноколеса и иные аналогичные средства».

Данное определение чрезвычайно необходимо в целях будущего исключения необоснованного привлечения к ответственности водителей транспортных средств, допустивших наезд на лицо, использующее для передвижения СИМ на пешеходном переходе, когда например, оно пронесится не спешившись по пешеходному переходу.

В Проекте Правил расширяется понятие «Участник дорожного движения», которому помимо водителя, пешехода, пассажира транспортного средства, относится и лицо, использующее для передвижения средство индивидуальной мобильности.

В целом же, вызывает некоторое недоумение, почему Минтранс РФ предлагает ввести нового участника дорожного движения, а не приравнять лицо, использующее для передвижения средство индивидуальной мобильности водителям транспортного средства, а само средство индивидуальной мобильности – к транспортным средствам. Особенно это удивительно в виду того, что к транспортным средствам, согласно действующих Правил относятся, например, любые велосипеды, а водителями именуется – лица, управляющие каким-либо транспортным средством, погонщик, ведущий по дороге стадо или водитель гужевых повозок (саней).

В Проекте Правил предлагается лицам, использующим для передвижения средства индивидуальной мобильности, запретить обгон или объезд с левой стороны транспортного средства (за исключением мопедов и велосипедов или препятствия, находящегося на проезжей части). Данный запрет выглядит весьма странно, на фоне возможных скоростных характеристик некоторых СИМ, не уступающих даже мопедам, не говоря уже о велосипедах. Тем более, что запрета на обгон или объезд с правой стороны нет в действующих правилах даже для велосипедов. Говоря об обгоне, хотелось бы подчеркнуть, еще одну негативную сторону неотнесения СИМ к транспортным средствам. Например,

согласно п. 11.2. Правил, водителю запрещается выполнять обгон транспортного средства, если транспортное средство, движущееся впереди, производит обгон или объезд препятствия, тогда получается если водитель СИМ осуществляет объезд препятствия, то в этом случае водитель автомобиля имеет право осуществлять обгон СИМ, так как СИМ не является транспортным средством, то же самое относится и к пункту Правил 1.4. Кроме того, согласно п. 2.3. Правил дорожного движения водитель транспортного средства обязан перед выездом проверить и в пути обеспечить исправное техническое состояние транспортного средства, а пункт 2.3.1. запрещает движение транспортного средства при неисправности рабочей тормозной системы, рулевого управления. Но разве такие важные положения относятся к СИМ, в случае неотнесения их к транспортным средствам?!

Если говорить о том, что инициатор законопроекта, возможно, из-за обеспечения безопасности предлагает запретить лицам, управляющим СИМ осуществлять обгон или объезд из-за отсутствия обязанности использовать при движении средства индивидуальной защиты (мотошлемы, защитные накладки и т.д.), то и для велосипедистов, которым разрешен обгон, действующее законодательство не предусматривает обязанность при управлении велосипедом находиться в защитном шлеме.

Проблемы неотнесения СИМ к транспортным средствам можно приводить до бесконечности, возьмем, к примеру, пункт 2.7. Правил, устанавливающий перечень запретов для водителей транспортных средств, например, передавать управление транспортным средством лицам, находящимся в состоянии опьянения, пересекать организованные (в том числе и пешие) колонны и занимать место в них, употреблять алкогольные напитки, наркотические, психотропные или иные одурманивающие вещества после дорожно-транспортного происшествия, пользоваться во время движения телефоном.

Поэтому, несмотря на то, что в Проект Правил внесено положение о том, что на лиц, использующих средства индивидуальной мобильности для

передвижения по проезжей части, а также велосипедным и велопешеходным дорожкам, возлагаются общие обязанности водителя транспортного средства, этого недостаточно, поэтому необходимо предусмотреть как исполнение обязанностей, возлагаемых на водителя вне проезжей части, так и реализацию прав водителей, установление запретов и ограничений, в том числе при движении по тротуарам, пешеходным дорожкам и пешеходным зонам.

Верным решением было закрепление правила, по которому пешеходы имеют приоритет во всех случаях совмещенного движения с велосипедистами и лицами, использующими для передвижения СИМ, а также установление для последних в таких случаях максимального скоростного режима, однако по нашему мнению максимальный скоростной режим должен быть в этом случае не выше 10 км/ч, а не 20 км/ч, как предусматривает Проект Правил. Однако в этом случае возникает вопрос: как вышеуказанные участники дорожного движения будут контролировать предельную скорость движения при отсутствии на велосипедах или электросамокатах спидометров или иных устройств контроля скорости? В этой связи, необходимо законодательно закрепить обязанность лиц, управляющих СИМ и велосипедистов использовать для контроля скорости смартфоны (смартчасы) с gps с установленным программным обеспечением контроля скорости и установить максимальную конструктивную скорость для всех СИМ и в любых условиях – 25 км/ч, а в придомовых территориях, на пешеходных дорожках и зонах скорость движения не должна превышать 10 км/ч. В этой связи необходимо ввести и административную ответственность за перепрошивку электронных блоков управления СИМ с целью увеличения скоростного режима.

В Проекте Правил предлагается разрешить движение лиц, использующих для передвижения средства индивидуальной мобильности, в возрасте старше 14 лет в следующем порядке приоритета:

1. по велосипедной, велопешеходной дорожкам, проезжей части велосипедной зоны или полосе для велосипедистов;
2. в пешеходной зоне;

3. по тротуару, пешеходной дорожке в следующих случаях, если:

- отсутствуют велосипедная и велопешеходная дорожки, полоса для велосипедистов либо отсутствует возможность двигаться по ним;

- лицо, использующее для передвижения средство индивидуальной мобильности, сопровождает ребенка в возрасте до 14 лет, использующего для передвижения средство индивидуальной мобильности, или велосипедиста в возрасте до 14 лет;

4. по обочине – в случае, если отсутствуют велосипедная и велопешеходная дорожки, полоса для велосипедистов, тротуар, пешеходная дорожка либо отсутствует возможность двигаться по ним;

5. по правому краю проезжей части дороги при соблюдении одновременно следующих условий:

- отсутствуют велосипедная и велопешеходная дорожки, полоса для велосипедистов, тротуар, пешеходная дорожка, обочина либо отсутствует возможность двигаться по ним;

- на дороге разрешено движение транспортных средств со скоростью не более 60 км/ч, а также движение велосипедов;

- средство индивидуальной мобильности оборудовано электродвигателем (электродвигателями), тормозной системой, звуковым сигналом, световозвращателями белого цвета спереди, оранжевого или красного цвета с боковых сторон, красного цвета сзади, фарой (фонарем) белого цвета спереди.

При этом следует обратить внимание на то, что движение велосипедов (даже оборудованных электродвигателем) по тротуару или пешеходной дорожке осуществляется в самом последнем (исключительном) случае, а движение СИМ по пешеходным зонам, тротуарам и пешеходным дорожкам является вторым и третьим вариантом передвижения, возможным при отсутствии велосипедной и велопешеходной дорожки, полосы для велосипедистов либо отсутствии возможности двигаться по ним. Так же интересным является положение о том, что лицо, использующее для передвижения средство индивидуальной мобильности может двигаться по

тротуару или пешеходной дорожке, если сопровождает ребенка в возрасте до 14 лет, использующего для передвижения средство индивидуальной мобильности, или велосипедиста в возрасте до 14 лет. В этой связи возникает закономерный вопрос, почему такое же право в Проекте Правил не предоставлено велосипедисту, сопровождающему лицо, использующее СИМ в возрасте до 14 лет?

Также интересным является то, что движение по правому краю проезжей части является вторым возможным вариантом движения для велосипедистов, и наименее предпочтительным для лиц, использующих для передвижения СИМ, возможным только при одновременном соблюдении трех предусмотренных условий, одним из которых является оборудование СИМ электродвигателем, тормозной системой, звуковым сигналом, световозвращателями белого цвета спереди, оранжевого или красного цвета с боковых сторон, красного цвета сзади, фарой (фонарем) белого цвета спереди. Следует отметить, что таких технических требований для велосипедистов, передвигающихся по проезжей части ни действующими Правилами, ни Проектом Правил не предусмотрено, также не предусмотрена обязанность на движущемся СИМ включать световые приборы ни в светлое время суток, ни даже в темное время суток или в условиях недостаточной видимости, как и обязанность в случае вынужденной остановки в условиях ограниченной видимости при нахождении на проезжей части или обочине быть одетым в куртку, жилет или жилет-накидку с полосами световозвращающего материала, все эти требования предусмотрены для водителей транспортных средств, к которым СИМ не относится.

Кроме того, предлагается запрет на движение лиц, использующих для передвижения средства индивидуальной мобильности с гироскопической стабилизацией, по правому краю проезжей части дорог (за исключением велосипедных зон). К СИМ с гироскопической стабилизацией можно отнести - сигвеи, моноколеса, гироскутеры, тогда предположим, что в небольшом населенном пункте (поселке) нет тротуаров, то в нем передвигаться на вышеуказанных СИМ по дорогам будет запрещено.

В пункте 24.3. Проекта Правил предлагается, что движение велосипедистов в возрасте от 7 до 14 лет, а также лиц, использующих для передвижения средства индивидуальной мобильности, в возрасте от 7 до 14 лет должно осуществляться только по тротуарам, пешеходным, велосипедным и велопешеходным дорожкам, а также в пределах пешеходных зон. Следует обратить внимание, что в настоящее время "велосипедисты-школьники" не имеют права ездить по велосипедным полосам, проезжей части дороги и обочине, как мы понимаем, в целях обеспечения их безопасности, тогда как велосипедист достигший 14 лет должен напротив передвигаться по проезжей части, конечно, при отсутствии велосипедной и велопешеходной дорожки, полосы для велосипедистов либо возможности двигаться по ним, что на наш взгляд, не обеспечивает в полной мере безопасность несовершеннолетнего лица.

Пункт 24.4. Проекта Правил предусматривает, что детям до 7 лет запрещается использовать средства индивидуальной мобильности с двигателем во всех случаях за исключением использования в рекреационных зонах и только в сопровождении взрослых.

По нашему мнению, в целях обеспечения безопасности жизни и здоровья детей до 7 лет необходимо внести в Проект Правил запрет на использование средств индивидуальной мобильности с двигателем во всех случаях, без разрешения их использования в рекреационных зонах и только в сопровождении взрослых, более того, вообще запретить управление СИМ, оснащенным электродвигателем, лицам возраст которых менее 12 лет. Дело в том, что, учитывая возможную скорость движения практически любого СИМ, намного превосходящую скорость пешеходов, к которым относятся и родители, малолетние дети по своему психофизиологическому развитию не смогут обеспечить скоростной режим, обеспечивающий их безопасность и безопасность окружающих, тем более в зонах рекреационного назначения, в которых практически всегда пребывает большое количество людей. Кроме того, в Проекте Правил в пункте 24.4. упустили требование, которое бы

устанавливало обязательное движение по тротуарам, пешеходным и велопешеходным дорожкам (на стороне для движения пешеходов), а также в пределах пешеходных зон лиц, младше 7 лет, использующих для передвижения СИМ, а не только велосипедистов в возрасте младше 7 лет. Также, считаем необходимым запретить лицам, использующим для передвижения средства индивидуальной мобильности пересекать дорогу по пешеходным переходам не спешившись, снизив скорость до скорости, не превышающей скорость движения пешеходов. По нашему мнению, в совокупности с отсутствием ограничений по мощности СИМ и их скоростному режиму, в том числе, для малолетних лиц, даже в предлагаемом Проекте Правил, использование СИМ в этом случае предполагает существенное ухудшение безопасности иных участников дорожного движения, особенно пешеходов.

Также хотелось бы отметить, что Проектом Правил предусмотрено, что если движение лица, использующего для передвижения средство индивидуальной мобильности по тротуару, пешеходной дорожке, обочине или в пределах пешеходных зон подвергает опасности или создает помехи для движения пешеходов, лицо, использующее для передвижения средство индивидуальной мобильности, обязано спешиться или снизить скорость до скорости, не превышающей скорость движения пешеходов.

В пункте 24.6 действующих Правил говорится почти о том же, только в отношении велосипедистов, которые могут создавать опасность или помехи для движения иных лиц (например, пешеходов или водителей автомобилей, которым в некоторых случаях разрешено Правилами передвигаться по вышеуказанным местам, предназначенным для движения пешеходов), то велосипедист обязан спешиться и руководствоваться требованиями, предусмотренными ПДД для движения пешеходов, тогда как лицо, использующее для передвижения СИМ, согласно Проекта Правил, должно создавать помехи только для пешеходов и может не спешиваться, продолжая движение со скоростью, не превышающей скорость движения пешеходов.

Как мы видим, некоторая обособленность в правах и обязанностях, в

отношении лиц, использующих СИМ не только по сравнению с водителями транспортных средств, но и в сравнении с велосипедистами, приводит к некоторой «неполноценности» лица, управляющего СИМ, например, несмотря на предусмотренную возможность движения СИМ по правому краю проезжей части дороги, не предусматривается возможность (даже в Проекте Правил) его движения на полосах для маршрутных транспортных средств, на которых разрешено движение велосипедистов в случае, если такая полоса располагается справа (п. 18.2. Правил).

Анализ зарубежного опыта нормативного регулирования использования СИМ, существующей отечественной нормативной базы, сложившейся практики правоприменения и учета ДТП, совершенных с участием пользователей СИМ, а также предложений по ее совершенствованию, в том числе содержащихся в Проекте постановления Правительства Российской Федерации «О внесении изменений в постановление Совета Министров - Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 года №1090», подготовленном Минтрансом России, указывает на необходимость дальнейшей разработки и совершенствования нормативных правовых актов, предусматривающих правила использования средств индивидуальной мобильности и ответственность за нарушения, совершенные при их использовании. Исходя из анализа рассмотренных, в том числе зарубежных, подходов, в ходе исследования нами подготовлен «адаптивный» вариант, основные положения которого представлены ниже.

Представленные предложения, необходимо оценивать в совокупности с пониманием тенденций использования средств индивидуальной мобильности в будущем. Чтобы ясно понимать, какие шаги следует предпринять в сфере развития инфраструктуры и правового регулирования сегодня, необходимо понять прогрессию роста использования средств индивидуальной мобильности в ближайшие годы и осознать потенциальные проблемы для безопасности дорожного движения, с последствиями которых мы можем столкнуться уже в ближайшем будущем. Так, в 2018 году было продано 5 млн. единиц

электроскутеров. Согласно отчету иностранных аналитиков, мировые продажи электрических скутеров и велосипедов, как ожидается, достигнут 129 миллионов единиц к 2028 году. Рынок электронных скутеров и мотоциклов в настоящее время составляет 2,5% от общего количества двухколесных транспортных средств на дороге. К 2023 году этот процент достигнет рубежа в 8%. Отчет McKinsey & company показал, что в 2030 году индустрия электронных скутеров будет стоить от 200 до 300 миллиардов долларов в Соединенных Штатах, от 100 до 150 миллиардов долларов в Европе и от 30 до 50 миллиардов долларов в Китае¹⁹¹.

Таким образом, с учетом аварийности и возросшего количества ДТП с участием средств индивидуальной мобильности, мы можем сделать вывод о том, что средства индивидуальной мобильности это маневренные и достаточно скоростные средства передвижения, развивающие максимальную скорость от 25 до 100 км/ч, однако не обладающие эффективными системами безопасности, как например у автомобилей, при этом сохраняющие опасные характеристики: высокую кинетическую энергию, малую площадь и качество сцепления с дорожным покрытием, упрощенную (особенно на некоторых моделях) тормозную систему и др. С учетом неровностей и несовершенства дорожного полотна и фактического отсутствия правового регулирования, использование СИМ значительно увеличивает риски травмирования пешеходов и лиц, управляющих СИМ, что по результату проведенного анализа приводит к необходимости сделать определенные выводы и внести некоторые предложения:

1. Наблюдается негативная динамика увеличения аварийности с участием пользователей СИМ, а также рост основных показателей аварийности, в том числе за счет увеличения количества СИМ, используемых населением нашей страны.

2. Улично-дорожная сеть в настоящее время не благоприятствует

¹⁹¹ E-Scooter Trends and Statistics Displaying a Prosperous Future. – Текст: электронный // Appinventiv: [сайт]. - 2022. URL: <https://appinventiv.com/blog/escooter-trends-and-statistics/> (дата обращения: 27.07.2022).

широкому распространению средств индивидуальной мобильности. Существует насущная необходимость развития инфраструктуры для средств индивидуальной мобильности, в том числе, например, путем разделения дорожек для электротранспорта и пешеходов, что приведет к минимизации опасных ситуаций.

3. Отсутствует техническое регулирование использования СИМ. Считаем необходимым завершить разработку перечня государственных стандартов на электросамокаты и иные аналогичные моторизированные средства индивидуальной мобильности, а также проработать вопросы маркировки СИМ, в целях обеспечения их идентификации и учета. В этой связи, в целях оценки (подтверждения) соответствия безопасности СИМ, весьма уместным было бы, например, скорейшее принятие Национального стандарта РФ «Электрические средства индивидуальной мобильности. Технические требования и методы испытаний».

4. Концепция «СИМ = пешеход» для маломощных СИМ (до 0,25 кВт), применяемая в настоящее время, т.е. уравнение в правах, обязанностях и ответственности пешехода и водителя СИМ недопустима, в виду технических (скоростных) характеристик и травмоопасности СИМ. К тому же, данная концепция не предусматривает важных обязанностей для лиц, управляющих СИМ, которые бы обеспечивали безопасность дорожного движения, например лицо, управляющее маломощным СИМ может двигаться через пешеходный переход не спешившись, со скоростью, не обеспечивающей безопасность дорожного движения, безнаказанно покинуть место происшествия после наезда на пешехода, т.к. такое происшествие не относится к дорожно-транспортным происшествиям.

5. Отсутствуют установленные требования к движению СИМ, а также определение правового статуса самих СИМ и лиц ими управляющих. При этом, необходимо отметить, что приравнивание определенных СИМ к мопедам обусловит необходимость их движения по проезжей части, что не соответствует концепции движения СИМ, предусмотренной Проектом Правил,

устанавливающим движение по проезжей части, как наименее благоприятный для безопасности лиц, управляющих СИМ способ передвижения, поэтому пункт 24.7. действующих Правил в отношении таких СИМ применяться не должен. В то же время, передвижение СИМ по тротуарам, пешеходным дорожкам и даже велодорожкам без ограничения максимальной скорости движения угрожает безопасности, как для самих пешеходов, так и для самих водителей СИМ.

Поэтому с учетом европейского опыта правового регулирования (Франции, Австрии, Бельгии, Испании) рекомендуем ограничить максимальную скорость СИМ, используемых на территории РФ – 25 км/ч, к слову, более высокое ограничение скорости (20 км/ч) действует на территории Германии, Норвегии и Швеции.

6. Ввести ограничение по массе СИМ без нагрузки и запретить совместное движение СИМ с пешеходами (по тротуару или в пешеходной зоне) масса которого превышает 35 кг (в Испании до 25 кг, в Сингапуре до 20 кг). На СИМ массой более 35 кг необходимо осуществлять передвижение только в рамках велоинфраструктуры, по обочине или правому краю проезжей части.

7. Считаю необходимым приравнять лицо, использующее для передвижения средство индивидуальной мобильности к водителям транспортного средства, а само средство индивидуальной мобильности – к транспортным средствам.

В этой связи важным является решение Верховного Суда РФ от 30 марта 2022 г. № АКПИ22-66¹⁹², в котором Верховный Суд Российской Федерации рассмотрел административный иск гражданина Чепечян Д.Р. Поводом для обращения с административным иском послужил тот факт, что в рамках уголовного дела с участием истца, возбужденного по ст. 264 УК РФ электросамокат «DualtronUltra» по результатам автотехнической экспертизы был признан транспортным средством. Как указывал административный истец,

¹⁹² Решение Верховного Суда РФ от 30 марта 2022 г. № АКПИ22-66. – URL: <https://legalacts.ru/sud/reshenie-sudebnoi-kollegii-po-administrativnym-delam-verkhovnogo-suda-rf-ot-30032022-n-akpi22-66/?ysclid=163vnbk4ht96697770> (дата обращения: 23.07.2022).

с учетом бланкетного характера диспозиции статьи 264 УК РФ и отсутствия примечания к данной статье, которое определяло бы понятия «транспортное средство», «электрический самокат», «самокат», понятия и термины, используемые в ходе расследования уголовных дел о нарушении правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, применяются в соответствии с базовым законодательством. Самокат и электрический самокат не отнесены к транспортным средствам. Лицо, использующее для своего передвижения самокат, относится к пешеходам и не относится к водителю транспортного средства (пункт 1.2. Правил). Чепечян Д.Р. полагал, что из действующих Правил дорожного движения не следует, что самокат с электрической тягой является механическим транспортным средством, и по смыслу уголовного закона самокат и электрический самокат также не отнесены к транспортным средствам.

Рассмотрев дело, ВС РФ пришел к выводу, что иск не подлежит удовлетворению. При этом ВС РФ отметил, что законодательство не содержит исчерпывающего перечня транспортных средств, участвующих в дорожном движении. Правила же допуска к управлению транспортными средствами устанавливают их категории и подкатегории, но сами по себе не определяют понятия транспортного средства. В течение последних лет участились случаи использования лицами для передвижения средств индивидуальной мобильности (электросамокаты, моноколеса и тому подобные устройства), технические характеристики которых находятся в пределах пороговых значений для мопеда или мотоцикла. Конструктивные и технические особенности таких средств определяют высокую степень опасности причинения вреда жизни и здоровью граждан.

Интересным в этом деле является то, что в обоснование своей позиции административный истец приводил ответы на запросы, позицию Федерального бюджетного учреждения судебной экспертизы при Министерстве юстиции Российской Федерации, Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации,

Главного управления Министерства внутренних дел Российской Федерации по городу Москве, Министерства транспорта Российской Федерации, согласно которым электрический самокат не является механическим транспортным средством, однако, Верховный Суд не принял во внимание их позицию. Примечательно, что и иные суды нередко отвергают позицию органов внутренних дел, так, например, на представленный ответ врио начальника 3-го отдела Управления ГИБДД ГУ МВД России по г. Москве, из которого следовало, что в законе отсутствуют основания для отнесения самокатов, оснащенных электрическим приводом колес, к транспортным средствам, суд указал, что мнение указанного сотрудника ГИБДД не имеет правового значения для разрешения дела по существу, поскольку он дал его «без исследования всех обстоятельств конкретного дела» (решение Орджоникидзевского районного суда г. Новокузнецка от 20.12.2021 по делу № 12–100/2021)¹⁹³.

В тоже время существует практика неотнесения СИМ к транспортным средствам (решение Архангельского областного суда от 03.02.2022 по делу № 7р-68/2022¹⁹⁴), суды указывают, что «анализ положений п. 1.2. Правил дорожного движения не позволяет прийти к выводу о том, что электросамокат является транспортным средством и приравнивается по своим техническим характеристикам к мопедам»¹⁹⁵.

Особым и интересным случаем в судебной практике можно назвать решение Октябрьского районного суда г. Архангельска от 12.01.2022 по делу № 12-35/2022¹⁹⁶. В этом деле апелляционная инстанция пришла к выводу о недоказанности вины А., которого мировой суд признал виновным в управлении электросамокатом (600 Вт) марки KUGOO XI, относящимся к мопедам, в состоянии алкогольного опьянения. Из материалов дела

¹⁹³ Ведищев Н.П. Как определять вид транспортного средства для целей административной и уголовной ответственности. Тенденции практики // Уголовный процесс. – 2022. - №4. - С. 52-61.

¹⁹⁴ Решение Архангельского областного суда от 03.02.2022 по делу № 7р-68/2022. [Электронный ресурс]. -URL: <https://e.ugpr.ru/npd-doc?nprmid=98&npid=68414895> (дата обращения: 23.07.2022).

¹⁹⁵ Решение Московского районного суда г. Калининграда от 14.09.2021 по делу № 12–232/2021 [Электронный ресурс]. -URL: <https://e.ugpr.ru/npd-doc?nprmid=98&npid=68414896> (дата обращения: 23.07.2022).

¹⁹⁶ Решение Октябрьского районного суда г. Архангельска от 12.01.2022 по делу № 12-35/2022 [Электронный ресурс]. -URL: <https://e.ugpr.ru/npd-doc?nprmid=98&npid=68414894> (дата обращения: 23.07.2022).

и заключения эксперта следует, что максимальная конструктивная скорость электросамоката фактически не проверялась, конкретная степень заряда в процентах не устанавливалась, «скорость до 30 км/ч была выявлена при значительно разряженном аккумуляторе (заряд примерно 30%), что может влиять на максимальную скорость транспортного средства». Также районный суд пришел к выводу, что поскольку электросамокат прямо не поименован в КоАП РФ или ПДД, то «установление конкретной формы вины лица, использующего данное средство, имеет существенное значение». В частности, требовалось установить, должен ли имоглолилицо,привлекаемое к ответственности знать, что для управления полученным им впользование транспортным средством требуется специальное право и что самокат фактически является мопедом или мотоциклом¹⁹⁷.

Все вышеуказанное говорит о том, что такая сумбурная правоприменительная и судебная практика нуждается в упорядочивании, путем законодательного регулирования статуса СИМ, при котором средства индивидуальной мобильности признавались бы транспортными средствами, при этом не стоит забывать, что такие правовые решения, прежде всего, направлены на защиту жизни, здоровья и иных прав всех участников дорожного движения.

8. Предлагаем осуществить подразделения электрических средств передвижения на группы (классы) исходя из их технических характеристик (максимальной скорости движения, максимальной мощности электродвигателя в режиме длительной нагрузки, массе, габаритам и т.д.).

Например, данные транспортные средства, оснащенные электродвигателем, условно можно разделить на три категории:

- к первой категории необходимо отнести средства, имеющие электродвигатель номинальной максимальной мощностью в режиме длительной нагрузки, не превышающей 0,25 кВт, максимальная

¹⁹⁷Ведищев Н.П. Как определять вид транспортного средства для целей административной и уголовной ответственности. Тенденции практики // Уголовный процесс. – 2022. - №4. - С. 52-61.

конструктивная скорость движения которых не превышает 25 км/ч;

- ко второй категории необходимо отнести средства, имеющие электродвигатель номинальной максимальной мощностью в режиме длительной нагрузки более 0,25 кВт и менее 4 кВт, максимальная конструктивная скорость движения которых не превышает 50 км/ч;

- к третьей категории необходимо отнести средства, имеющие электродвигатель номинальной максимальной мощностью в режиме длительной нагрузки более 4 кВт, максимальная конструктивная скорость которых превышает 50 км/ч.

В связи с этим, в Правилах дорожного движения Российской Федерации, утвержденных Постановлением Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. №1090 предлагается внесение следующих изменений и дополнений:

1) п. 1.2. дополнить абзацем следующего содержания:

«Средство индивидуальной мобильности» – транспортное средство, имеющее одно или несколько колес (роликов), предназначенное для передвижения человека посредством использования электродвигателя (электродвигателей) номинальной максимальной мощностью в режиме длительной нагрузки, не превышающей 0,25 кВт, а именно электросамокаты, электроскутеры, электроскейтборды, гироскутеры, сигвеи, моноколеса и иные аналогичные средства (за исключением велосипедов и инвалидных колясок), максимальная масса которых без нагрузки не превышает 35 кг, а максимальная скорость движения не превышает 25 км/ч.

2) в п. 1.2. абзац девятнадцатый изложить в следующей редакции:

«Мопед» – двух- или трехколесное механическое транспортное средство, максимальная конструктивная скорость которого не превышает 50 км/ч, имеющее двигатель внутреннего сгорания с рабочим объемом, не превышающим 50 см³, или электродвигатель номинальной максимальной мощностью в режиме длительной нагрузки более 0,25 кВт и менее 4 кВт. К мопедам приравниваются квадрициклы, а также иные транспортные средства

(электросамокаты, электроскутеры), которые имеют, по крайней мере, два колеса и приводятся в движение электродвигателем, имеющим аналогичные технические характеристики;

3) в п. 1.2. абзац девятнадцатый изложить в следующей редакции:

«Мотоцикл» – двухколесное механическое транспортное средство с боковым прицепом или без него, рабочий объем двигателя, которого (в случае двигателя внутреннего сгорания) превышает 50 см³ или максимальная конструктивная скорость (при любом двигателе) превышает 50 км/ч. К мотоциклам приравниваются транспортные средства (электросамокаты, электроскутеры), которые имеют, по крайней мере, два колеса и приводятся в движение электродвигателем, имеющим аналогичные технические характеристики, а также трициклы, квадрициклы с мотоциклетной посадкой или рулем мотоциклетного типа, имеющие ненагруженную массу, не превышающую 400 кг (550 кг для транспортных средств, предназначенных для перевозки грузов) без учета массы аккумуляторов (в случае электрических транспортных средств), и максимальную эффективную мощность двигателя, не превышающую 15 кВт.

Таким образом, с учетом вышеуказанных предложений, средства индивидуальной мобильности становятся обособленной категорией транспортных средств, включающей в себя, такие виды средств передвижения, как электросамокаты, электроскутеры, электроскейтборды, гироскутеры, сигвеи, моноколеса и иные аналогичные средства, максимальная масса которых без нагрузки не превышает 35 кг, а максимальная скорость движения не превышает 25 км/ч. К сожалению, в настоящее время, с учетом мнения Верховного Суда РФ, средства индивидуальной мобильности невозможно приравнять к «механическим транспортным средствам», виду того, что к механическим ТС следует относить ТС, на управление которыми предоставляется специальное право¹⁹⁸.

¹⁹⁸ П.2 Постановления Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 09.12.2008 г. № 25 (в ред. от 24.05.2016 №22) «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного

В этой связи, мы предлагаем внести изменения в Примечание к ст. 12.1. КоАП РФ, и изложить его в следующей редакции: Под транспортным средством в настоящей статье следует понимать автотранспортное 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, а также средства индивидуальной мобильности, оснащенные электродвигателем номинальной максимальной мощностью в режиме длительной нагрузки, не превышающей 0,25 кВт и максимальной конструктивной скоростью не более 25 километров в час.

Более мощные виды данных средств передвижения официально станут относиться к категории «мопед» и «мотоцикл», при этом исключая отнесение к этим категориям, таких средств передвижения, как гироскутеры, сигвеи, моноколеса, электроскейтборды, скорость которых должна быть ограничена 25 км/ч. Данное предложение основано на том, что в европейских странах гироскутеры, моноколеса и т.д. не относятся к категории механических транспортных средств и их скорость также ограничена, при их использовании законом не предусмотрены страхование и идентификационные знаки, в некоторых странах разрешается их использование только на частных (личных территориях), вне общественных мест.

В этой связи необходимо законодательно приравнять СИМ с электродвигателем с максимальной мощностью в режиме длительной нагрузки

движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения».
// Доступ из справочной правовой системы «Консультант Плюс». -URL:http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_2709/824c911000b3626674abf3adbe38abf04b8a7428/?ysclid=15xjck5ad7993858303
(дата обращения: 27.07.2022).

более 0,25 кВт и менее 4 кВт к мопедам (как, например, в Финляндии и Испании), чтобы их водители были бы обязаны получать права категории М, при этом исключить ответственность лиц, управляющих данными СИМ за езду по тротуарам, пешеходным зонам и пешеходным дорожкам при соблюдении установленной массы СИМ и скоростного режима. В соответствии с существующей практикой и «действующим законодательством для управления двух- или трехколесным механическим транспортным средством, имеющим электродвигатель мощностью более 0,25кВт и менее 4кВт, необходимо иметь категорию «М», водительское удостоверение, а также находиться в застегнутом мотошлеме. При этом постановка такого транспортного средства на регистрационный учет не предусмотрена»¹⁹⁹. Скоростная езда (до 50 км/ч) по проезжей части со скоростью потока в окружении других участников движения должна осуществляться лицами, имеющими навык и подтвердившими знание ПДД на уровне водителей мопедов, поэтому получение водительского удостоверения соответствующей категории также считаем обоснованным и необходимым, а движение лиц, использующих для передвижения СИМ с гироскопической стабилизацией (гироскутеры, сигвеи и моноколеса), по правому краю проезжей части дорог (за исключением велосипедных зон) вообще запретить. В этой связи, показательным является Постановление Ашинского городского суда Челябинской области от 05.08.2020 по делу № 5-154/2020²⁰⁰, когда водитель транспортного средства был признан виновным в наезде на несовершеннолетнее лицо, управляющим СИМ мощностью 0,5 кВт, которое было признано «велосипедом» (хотя велосипед может иметь электродвигатель номинальной максимальной мощностью в режиме длительной нагрузки, не превышающей 0,25 кВт), а лицо им управляющее не нуждающимся в получении права на управление транспортным средством.

9.Исключить из понятия СИМ, предложенного Проектом Правил, любые

¹⁹⁹ Официальный сайт ГУ МВД России по Красноярскому краю. URL. <https://24.мвд.рф/news/item/20469311/> (дата обращения 23.07.2022)

²⁰⁰ Решение от 05.08.2020 по делу № 5-154/2020 [Электронный ресурс]. - URL: <http://судебныерешения.рф/51727066?ysclid=160nuadg52544636363> (дата обращения: 25.07.2022).

устройства схожие с ними по виду и техническим характеристикам, но не обладающие электродвигателем, одновременно с внесением изменений в понятие «пешеход» следующего содержания: «К пешеходам приравниваются лица, передвигающиеся в инвалидных колясках, ведущие (везущие, несущие) средство индивидуальной мобильности, велосипед, мопед, мотоцикл, санки, тележку, детскую или инвалидную коляску, а также использующие для передвижения роликовые коньки, самокаты и иные аналогичные средства, неоснащенные электродвигателем, а также оснащенные электродвигателем максимальная конструктивная скорость которых не превышает 6 км/ч».

Представляется, что отнесение к СИМ роликовых коньков, самокатов, скейтбордов и других средств передвижения, приводящихся в движение посредством мускульной силы человека, а также детских средств передвижения оборудованных электродвигателем, но не развивающих скорость более 6 км/ч нецелесообразно, т.к. данные устройства характеризуются невысокими динамическими характеристиками, не обладают опасными техническими и иными рисками для участников дорожного движения и поэтому их использование не требует специальной нормативной регламентации, тем более, как показывает зарубежный опыт, данные средства, не относятся «к персональным мобильным устройствам», используемым в европейских странах, и на них не распространяются требования установленные для электросамокатов и других средств индивидуальной мобильности.

10.Сомнительным, с точки зрения безопасности, представляются положения российского Проекта Правил о том, что скорость движения лиц, которые используют для передвижения СИМ, во всех случаях совмещенного движения с пешеходами не должна превышать 20 км/ч. Поэтому, предлагаем установить максимальный скоростной режим для лиц, использующих для передвижения средства индивидуальной мобильности не выше 10 км/ч в случаях совмещенного движения с пешеходами, при движении в пешеходной зоне, по тротуару, пешеходной дорожке, в жилых зонах и на дворовых территориях. С учетом зарубежного опыта обосновано полагаем, что

максимальная скорость в таких случаях не должна превышать 10 км/ч, как в Новой Зеландии и Испании, а лучше 6-8 км/ч, как во Франции или Бельгии. А при движении на СИМ по велосипедной, велопешеходной дорожкам или полосе для велосипедистов возможно движение со скоростью до 25 км/ч.

Ограничение скорости движения СИМ, особенно в случаях совмещенного движения с пешеходами, необходимо ввиду того, что например, тормозной путь СИМ двигающихся со скоростью от 20 до 30 км/ч может составлять от 4 до 12 метров, в зависимости от типа тормозной системы, полноприводности и наличия тормозной системы на одном или обоих колесах, что в условиях плотного пешеходного потока не обеспечивает безопасность участников дорожного движения. Кроме того, предлагаем установить (ограничить) максимальную конструктивную скорость для транспортных средств с электродвигателем номинальной максимальной мощностью в режиме длительной нагрузки более 0,25 кВт и менее 4 кВт – 45 км/ч (в том числе при движении по правому краю проезжей части дороги), с соответствующим отнесением их к категории мототранспортного средства "L1", согласно требованиям техрегламента Таможенного союза "О безопасности колесных транспортных средств" (ТР ТС 018/2011).

11. Считаем, что минимальный возраст, с которого должно быть разрешено управление СИМ, оснащенных электродвигателем должен составлять не менее 12 лет (как во Франции, Австрии, Австралии), а не как предложено в Проекте Правил – с 7 лет или даже меньше, в случае управления СИМ в рекреационных зонах и в сопровождении взрослых. Опыт правового регулирования зарубежных стран говорит о необходимости повышения этого возраста, так 14-летний возраст для управления СИМ предусмотрен в Швейцарии и Италии, с 16 лет можно управлять СИМ в Нидерландах, Германии и Бельгии, с 18 лет в Республике Мальта.

12. Законодательно закрепить обязанность лиц, управляющих СИМ и велосипедистов использовать для контроля скорости смартфоны (смартчасы) с gps с установленным программным обеспечением контроля скорости с

одновременной записью маршрута движения (геопозиционирования). Считаем целесообразным, в целях упрощения сбора доказательственной базы возложить работу по разработке данного программного обеспечения (с возможностью считывания результатов) на Министерство цифрового развития, связи и массовых коммуникаций Российской Федерации.

13. Предусмотреть возможность, если уж не государственной регистрации и выдачи регистрационных знаков для СИМ, то хотя бы иных мер по маркировке, направленных на обеспечение идентификации СИМ (например, присвоение QR кодов или иных идентификационных номеров), в целях неотвратимости привлечения к ответственности в случае совершения наезда на пешехода или иного ДТП, а также маркировки СИМ RFID-метками, которые будут содержать все необходимую учетную и техническую информацию, в том числе сведения о мощности двигателя, с одновременным введением административной ответственности за самовольное внесение изменений в конструкцию СИМ путем перепрошивки электронных блоков управления или замену электродвигателя СИМ.

14. В целях повышения безопасности, исключения фактов травматизма, причинения вреда здоровью и жизни лица, управляющего СИМ, считаем необходимым, обязать использовать при движении по проезжей части и обочине защитное снаряжение (застегнутый защитный шлем).

15. Установить, что при движении по проезжей части дороги в темное время суток или в условиях недостаточной видимости лицо, управляющее СИМ обязано иметь при себе предметы со световозвращающими элементами и обеспечивать видимость этих предметов водителям других транспортных средств.

16. Запретить лицам, управляющим СИМ и не достигшим 16-летнего возраста выезд на проезжую часть дороги, и обязать использовать во всех случаях передвижения защитное снаряжение (шлем), как например, в Италии и Швеции.

17. Определить, что вне зависимости от мощности все

электросамокаты должны быть оборудованы двойной независимой тормозной системой, устройством для подачи звукового сигнала, световозвращателями белого цвета спереди, оранжевого или красного цвета с боковых сторон, красного цвета сзади (задним фонарем), фарой (фонарем) белого цвета спереди, как например, в Германии, Франции и Швеции.

18. Ввести прямой запрет на передвижение вдвоем на одноместном СИМ, как во всех зарубежных странах, а также разработать и внедрить кикшеринговым компаниям соответствующее программное обеспечение, выявляющее путем интеллектуальных алгоритмов нахождение на электросамокате двух и более лиц.

19. Запретить при передвижении на средствах индивидуальной мобильности использование средств мобильной связи, планшетов, наушников и других устройств, отвлекающих лицо, управляющее СИМ от контроля за передвижением и дорожной обстановкой.

20. Необходимо распространить в сферу кикшеринга положительный опыт каршеринга, а именно практику привлечения к ответственности лиц, нарушающих законодательство и условия договора аренды, возмещение издержек по уплате штрафов путем соответствующего регресса, опыт применения собственных штрафных санкций к клиентам проката, принятие правил использования СИМ, в том числе, запрета на передачу СИМ третьим лицам и ограничение скоростного режима, обеспечение идентификации клиентов через портал «Госуслуг» для подтверждения необходимого возраста лица, а также проработать вопрос о создании общего между кикшеринговыми компаниями реестра нарушителей.

21. Расширить региональное правовое регулирование СИМ, с учетом региональных особенностей того или иного субъекта РФ, например введение особых «медленных зон», в которых максимальная скорость СИМ ограничена 5-10 км/час, а также зон, в которых использование СИМ запрещено или ограничено по иным критериям, заключение договора с кикшеринговыми операторами о введении программного ограничения скорости движения

прокатных СИМ.

22. В целях обеспечения равенства в правах между велосипедистами и лицами, управляющими СИМ в возрасте старше 14 лет предлагаем внести в пункт 24.2. Проекта Правил изменения следующего содержания: «Допускается движение велосипедистов в возрасте старше 14 лет по тротуару или пешеходной дорожке – в следующих случаях: велосипедист сопровождает велосипедиста или лицо, использующее для передвижения средство индивидуальной мобильности в возрасте до 14 лет либо перевозит ребенка в возрасте до 7 лет на дополнительном сиденье, в велоколяске или в прицепе, предназначенном для эксплуатации с велосипедом».

23. В случае не принятия предложений по повышению минимального возраста для управления СИМ с 12 лет, предлагаем дополнить пункт 24.4. Проекта Правил, в котором было упущено требование, которое бы устанавливало обязательное движение по тротуарам, пешеходным и велопешеходным дорожкам (на стороне для движения пешеходов), а также в пределах пешеходных зон лиц, младше 7 лет, использующих для передвижения СИМ, а не только велосипедистов в возрасте младше 7 лет.

24. Запретить лицам, использующим для передвижения средства индивидуальной мобильности пересекать дорогу по пешеходным переходам, снизив скорость до скорости, не превышающей скорость движения пешеходов, а только спешившись. По нашему мнению, в совокупности с отсутствием ограничений по мощности СИМ и их скоростному режиму для малолетних лиц, даже в предлагаемом Проекте Правил, использование СИМ в этом случае предполагает существенное ухудшение безопасности иных участников дорожного движения, особенно пешеходов.

25. Несмотря на предусмотренную возможность движения СИМ по правому краю проезжей части дороги, не предусматривается возможность (даже в Проекте Правил) его движения на полосах для маршрутных транспортных средств, на которых разрешено движение велосипедистов в случае, если такая полоса располагается справа (п. 18.2. ПДД).

26. Немаловажным направлением деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения в рассматриваемой сфере, с учетом возраста допущенных к управлению лиц, является целенаправленная и постоянная работа с детьми школьного возраста, используя механизм школьного образования, путем проведения сюжетно-ролевых игр, конкурсов рисунков, специальных интегрированных или модульных курсов, в том числе в рамках преподаваемых предметов, например, ОБЖ, углубленных уроков с приглашением сотрудников ГИБДД, направленных на расширение знаний Правил дорожного движения, безопасному управлению СИМ и велотранспортом, способам реагирования в непредвиденных ситуациях.

Анализ законодательства в сфере административной ответственности позволяет утверждать, что остается неохваченной значительная группа новых участников дорожного движения, а именно лиц, использующих для передвижения средства индивидуальной мобильности и для нивелирования причин дорожно-транспортных происшествий, в целях искоренения практики непривлечения к административной ответственности, а также для индивидуализации подходов в назначении административных наказаний предлагаем законодательно закрепить административную ответственность новой категории участников дорожного движения путем внесения соответствующих изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях.

Ежегодно повышающееся количество реализуемых СИМ, их распространенность и используемость в качестве средства передвижения, которые с каждым годом будут только повышаться (в том числе по отношению к велосипедистам), а также высокие скоростные характеристики при длительной нагрузке (достижение 25 км/ч даже маломощными СИМ с мощностью электродвигателя до 0,25 кВт), по нашему мнению, вынуждают к принятию соответствующих поправок в законодательство, путем отнесения СИМ и других средств передвижения, оборудованных электродвигателем, независимоотноминимальной максимальной мощности электродвигателя в

режиме длительной нагрузки, к транспортным средствам, а лиц, управляющих ими к водителям транспортных средств, что позволит обеспечить привлечение лиц, управляющих СИМ к более строгой административной ответственности по тем составам, по которым они ранее не привлекались. В таком случае данное лицо, даже управляющее маломощными СИМ (до 0,25 кВт) будет привлечено к ответственности, например, за пересечение дороги по пешеходному переходу не спешившись, езду без шлема (при движении по проезжей части и введении соответствующих требований), езду по тротуарам или проезжей части дороги в состоянии опьянения по ч. 3 ст. 12.8. КоАП РФ (в случае внесения поправок в примечание ст. 12.1. КоАП РФ, предусматривающих, отнесение СИМ к транспортным средствам, а также исключения возможности привлечения к ответственности по ч. 3 ст. 12.29. КоАП РФ за управления СИМ в состоянии опьянения), а также за нарушение ПДД, повлекшем по неосторожности причинение легкого или средней тяжести вреда здоровью потерпевшего не по ч. 2 ст. 12.30. КоАП РФ, а по ст. 12.24. КоАП РФ (по нашему мнению, желательно с внесением поправок, предусматривающих возможность назначение такого вида наказания, как штраф с конфискацией средства индивидуальной мобильности или без таковой). Данное предложение может повлечь для лиц, использующих СИМ для передвижения и уголовную ответственность, ввиду того, что станет возможным их привлечение к уголовной ответственности, например, по ст. 264 УК РФ.

Такое предложение в полной мере коррелируется с принципом справедливости и равенства перед законом участников дорожного движения и той опасности, которую может нести увеличение количества использования средств индивидуальной мобильности в разных сферах без надлежащей строгой административной и уголовной ответственности. В качестве яркого положительного примера, хочется указать, что например, в Сингапуре предусмотрена ответственность за различные нарушения в сфере управления СИМ в размере штрафа, чаще всего, от 1000 до 10000 долларов или лишение свободы на срок от 3 месяцев до года, в других странах от нескольких десятков

до нескольких сотен евро, долларов или фунтов стерлингов, что не идет ни в какое сравнение с российским законодательством, устанавливающим административную ответственность по ч. 3 ст. 12.29. КоАП РФ, и наказание в виде штрафа за управление велосипедом в состоянии опьянения в размере от одной тысячи до одной тысячи пятисот рублей (если законодательно приравнять СИМ к велосипедам), а за любые другие нарушения всего 800 рублей по часть 2 той же статьи. Вот почему с учетом отсутствия развитой инфраструктуры, обеспечивающей безопасность других участников дорожного движения, а также наличия ежегодного количественного роста средств индивидуальной мобильности и поездок, совершенных на них, уже сейчас необходимо продумать вопрос адекватной административной и уголовной ответственности.

Кроме того, в целях возможности привлечения к ответственности за нарушение запретов и ограничений, установленных органами местного самоуправления (например, за превышение установленной скорости движения в «медленных зонах»), предлагается ч.2 ст. 12.29. КоАП РФ изложить в следующей редакции:

«2. Нарушение Правил дорожного движения, а также иных установленных ограничений или запретов лицом, управляющим велосипедом, средством индивидуальной мобильности либо возчиком или другим лицом, непосредственно участвующим в процессе дорожного движения (за исключением лиц, указанных в части 1 настоящей статьи, а также водителя транспортного средства, не относящегося к средствам индивидуальной мобильности)».

Ч. 2 ст. 12.29. КоАП РФ будет специальной по отношению, например, к ст. 12.9. КоАП РФ, предусматривающей слишком высокие пороги превышения скорости.

Также предлагается уточнить пункт 1.2. Правил, предусматривающий понятие «Дорожное движение» под которым, по нашему мнению, следует понимать совокупность общественных отношений, возникающих в процессе

перемещения людей и грузов с помощью транспортных средств или без таковых в пределах дорог и иных разрешенных для движения транспортных средств мест.

Таким образом, с учетом возросшей аварийности с участием средств индивидуальной мобильности острота вопроса правовой неопределенности этих средств с каждым годом будет только возрастать. Обеспечение безопасности в этой сфере потребует введения правовых ограничений их допуска к участию в дорожном движении с учетом типа средства, возраста лиц, ими управляющих, а также технического регулирования, в том числе ограничения скоростных характеристик. Принятие данных нововведений не должны останавливать ни наличие положений, приводящих к возникновению дополнительных расходов, ни введение дополнительных обязанностей, запретов и ограничений для физических и юридических лиц, т.к. в конечном счете данные меры и предложения направлены на повышение безопасности дорожного движения, устранение фактов ранения и гибели при управлении средствами индивидуальной мобильности. При этом, помимо правового регулирования, необходимо развивать и инфраструктуру для средств индивидуальной мобильности, потому что только комплексный подход в этой сфере позволит повысить безопасность движения и приведет к минимизации опасных ситуаций.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Предупреждение дорожно-транспортных происшествий является приоритетным направлением в развитии законодательства о безопасности дорожного движения нашей страны. Важным фактором обеспечения стабильного демографического и социально-экономического развития нашего государства является снижение показателей аварийности. Достижения таких приоритетных целей требует комплексного подхода, включающего не только пропаганду соблюдения правил участниками дорожного движения, но и ужесточение правил производства и эксплуатации транспортных средств.

Ежегодное увеличение количества средств индивидуальной мобильности на дорогах России, рост их технических характеристик и расширение модельного ряда, должны повлиять на повышение требований к условиям допуска их участия в дорожном движении. Именно так выглядит адекватная реакция со стороны государства, озабоченного сокращением смертности и ранений всех участников дорожного движения. Однако, мер по ужесточению требований к конструкции и техническим характеристикам средств индивидуальной мобильности, а также мер предосторожности при их эксплуатации, способных существенно понизить показатели аварийности или её последствия, в настоящий момент не принято.

Вместо этого, по дорогам общего пользования, тротуарам и в границах пешеходных зон, передвигаются транспортные средства, не подпадающие не под одну из установленных в России категорий и подкатегорий транспортных средств, периодически относящиеся к пешеходам. Средства индивидуальной мобильности находятся в свободной продаже, не требуют прав на управление, государственной регистрации и страхования ответственности водителя, состояние здоровья которого никто не проверял. А действующее законодательство не считает их самостоятельными участниками дорожного движения и не предусматривает адекватной ответственности за создаваемые угрозы безопасности дорожного движения.

Поэтому назрела насущная необходимость совершенствования сложившихся общественных отношений. Целесообразно законодательно регламентировать новые виды транспортных средств передвижения – средства индивидуальной мобильности; выделить такого участника дорожного движения «как лицо, использующее средства индивидуальной мобильности»; установить пределы допустимых скоростей движения средств индивидуальной мобильности как на проезжей части, так и на тротуарах; законодательно регламентировать условия допуска к участию в дорожном движении средств индивидуальной мобильности, с обязательным указанием возраста пользователей таких средств, допустимых скоростных ограничений для них, необходимости получения удостоверений для такого управления и соблюдения мер предосторожности; предусмотреть ответственность за нарушение внедряемых правил.

Таким образом, активное развитие и популяризация персонального (портативного) транспорта на электротяге (гироскутеров, сегвеев, моноколес, электросамокатов и др.) обуславливает необходимость правового регулирования использования таких средств передвижения в целях организации безопасной и комфортной среды для всех участников дорожного и пешеходного движения. Передвижение с использованием СИМ по улично-дорожной сети и в парковых зонах без какого бы то ни было регулирования и установленной ответственности представляет опасность не только для пешеходов, в том числе детей, но и для самих пользователей СИМ.

Пока остается констатировать, что распространение в населенных пунктах новых видов средств передвижения в условиях правовой неопределенности и отсутствия закрепления административно-правового статуса СИМ приводит к росту числа дорожно-транспортных происшествий. Перспективность и значимость подобных видов транспортных средств указывает о необходимости скорейшего регулирования сферы контроля за использованием СИМ, в том числе исчерпывающей регламентации их правового статуса.

В отсутствие досконального правового регулирования в этой области, правоприменитель старается самостоятельно решить данную проблему, однако принимаемые меры не успевают за масштабным распространением СИМ и развитием технического прогресса на территории нашей страны, изо дня в день ставя острый вопрос об уточнении правового статуса участников дорожного движения, передвигающихся на средствах индивидуальной мобильности.

Только комплексный подход в определении и урегулировании правового статуса участников дорожного движения, управляющих средствами индивидуальной мобильности позволит повысить безопасность дорожного движения, внесет ясность в привлечение указанных лиц к административной ответственности, а введение запретов и ограничений при использовании СИМ станет существенным фактором предупреждения ДТП.

Список использованных источников

1. Законы, нормативные акты, иные официальные документы.

1. Конституция Российской Федерации (принята всенародным голосованием 12.12.1993 с изменениями, одобренными в ходе общероссийского голосования 01.07.2020) // Консультант Плюс: комп. справ. правовая система [Электронный ресурс]. - URL: <http://www.consultant.ru>. - (Дата обращения: 01.08.2022).

2. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 № 195-ФЗ (ред. от 14.07.2022) // Консультант Плюс: комп. справ. правовая система [Электронный ресурс]. - URL: <http://www.consultant.ru>. - (Дата обращения: 01.08.2022).

3. Уголовный кодекс Российской Федерации от 13.06.1996 N 63-ФЗ (ред. от 14.07.2022, с изм. от 18.07.2022) // Консультант Плюс: комп. справ. правовая система [Электронный ресурс].- URL: <http://www.consultant.ru>. - (Дата обращения: 01.08.2022).

4. Федеральный закон от 07.02.2011 N 3-ФЗ (ред. от 21.12.2021) «О полиции» // Консультант Плюс: комп. справ. правовая система [Электронный ресурс]. - URL: <http://www.consultant.ru>. - (Дата обращения: 01.08.2022).

5. Федеральный закон от 30.11.2011 № 342-ФЗ (ред. от 30.04.2021) «О службе в органах внутренних дел Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» // Консультант Плюс: комп. справ. правовая система [Электронный ресурс]. - URL: <http://www.consultant.ru>. - (Дата обращения: 01.08.2022).

6. Федеральный закон от 25.12.2008 № 273-ФЗ (ред. от 01.04.2022) «О противодействии коррупции» // Консультант Плюс: комп. справ. правовая система [Электронный ресурс]. - URL: <http://www.consultant.ru>. - (Дата обращения: 01.08.2022).

7. Федеральный закон от 06.10.1999 № 184-ФЗ (ред. от 21.12.2021, с изм. от 14.07.2022) «Об общих принципах организации законодательных

(представительных) и исполнительных органов государственной власти субъектов Российской Федерации» // Консультант Плюс: комп. справ. правовая система [Электронный ресурс]. - URL: <http://www.consultant.ru>. - (Дата обращения: 01.08.2022).

8. Федеральный закон от 17.01.1992 № 2202-1 (ред. от 11.06.2022) «О прокуратуре Российской Федерации» // Консультант Плюс: комп. справ. правовая система [Электронный ресурс]. - URL: <http://www.consultant.ru>. - (Дата обращения: 01.08.2022).

9. Федеральный закон от 24.06.1999 № 120-ФЗ (ред. от 14.07.2022) «Об основах системы профилактики безнадзорности и правонарушений несовершеннолетних» // Консультант Плюс: комп. справ. правовая система [Электронный ресурс]. - URL: <http://www.consultant.ru>. - (Дата обращения: 01.08.2022).

10. Федеральный закон от 03.08.2018 № 283-ФЗ (ред. от 30.12.2021) «О государственной регистрации транспортных средств в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» // Консультант Плюс: комп. справ. правовая система [Электронный ресурс]. - URL: <http://www.consultant.ru>. - (Дата обращения: 01.08.2022).

11. Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ (ред. от 29.11.2021) «О безопасности дорожного движения» // Консультант Плюс: комп. справ. правовая система [Электронный ресурс]. - URL: <http://www.consultant.ru>. - (Дата обращения: 01.08.2022).

12. Федеральный закон от 29.12.2017 № 443-ФЗ (ред. от 11.06.2021) «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» // Консультант Плюс: комп. справ. правовая система [Электронный ресурс]. - URL: <http://www.consultant.ru>. - (Дата обращения: 01.08.2022).

13. Решение Комиссии Таможенного союза от 09.12.2011 № 877 (ред. от 21.06.2022) «О принятии технического регламента Таможенного союза «О безопасности колёсных транспортных средств»» // Консультант Плюс: комп.

справ. правовая система [Электронный ресурс]. - URL: <http://www.consultant.ru>.
- (Дата обращения: 01.08.2022).

14. Решение Комиссии Таможенного союза от 09.12.2011 № 879 (ред. 29.06.2021) «О принятии технического регламента Таможенного союза «Электромагнитная совместимость технических средств» // Консультант Плюс: комп. справ. правовая система [Электронный ресурс]. - URL: <http://www.consultant.ru>. - (Дата обращения: 01.08.2022).

15. Решение Комиссии Таможенного союза от 23.09.2011 № 798 (ред. 11.01.2022) «О принятии технического регламента Таможенного союза «О безопасности игрушек» // Консультант Плюс: комп. справ. правовая система [Электронный ресурс]. - URL: <http://www.consultant.ru>. - (Дата обращения: 01.08.2022).

16. Решение Комиссии Таможенного союза от 16.08.2011 № 768 (ред. 25.10.2016) «О принятии технического регламента Таможенного союза «О безопасности низковольтного оборудования» // Консультант Плюс: комп. справ. правовая система [Электронный ресурс]. - URL: <http://www.consultant.ru>. - (Дата обращения: 01.08.2022).

17. ГОСТ Р 58680-2019. Национальный стандарт Российской Федерации. Оборудование спортивное на роликах. Самокаты. Требования безопасности и методы испытаний (утв. и введён в действие Приказом Росстандарта от 30.10.2019 № 1229-ст) // Консультант Плюс: комп. справ. правовая система [Электронный ресурс]. - URL: <http://www.consultant.ru>. - (Дата обращения: 01.08.2022).

18. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 (ред. от 31.12.2020) «О Правилах дорожного движения» // Консультант Плюс: комп. справ. правовая система [Электронный ресурс]. - URL: <http://www.consultant.ru>. - (Дата обращения: 01.08.2022).

19. Постановление Правительства РФ от 06.11.2013 № 995 (ред. от 10.02.2020) «Об утверждении Примерного положения о комиссиях по делам несовершеннолетних и защите их прав» // Консультант Плюс: комп. справ.

правовая система [Электронный ресурс]. - URL: <http://www.consultant.ru>. - (Дата обращения: 01.08.2022).

20. Постановление Правительства РФ от 26.06.2008 № 475 (ред. от 10.09.2016) «Об утверждении Правил освидетельствования лица, которое управляет транспортным средством, на состояние алкогольного опьянения и оформления его результатов, направления указанного лица на медицинское освидетельствование на состояние опьянения, медицинского освидетельствования этого лица на состояние опьянения и оформления его результатов и правил определения наличия наркотических средств или психотропных веществ в организме человека при проведении медицинского освидетельствования на состояние опьянения лица, которое управляет транспортным средством» // Консультант Плюс: комп. справ. правовая система [Электронный ресурс]. - URL: <http://www.consultant.ru>. - (Дата обращения: 01.08.2022).

21. Постановление Правительства РФ от 30.12.2012 № 1496 (ред. от 17.05.2017) «Об утверждении Правил перемещения транспортного средства Вооруженных Сил Российской Федерации, войск национальной гвардии Российской Федерации, инженерно-технических, дорожно-строительных воинских формирований при федеральных органах исполнительной власти или спасательных воинских формирований федерального органа исполнительной власти, уполномоченного на решение задач в области гражданской обороны, на специализированную стоянку, а также его хранения, оплаты расходов на перемещение и хранение, возврата транспортного средства» // Консультант Плюс: комп. справ. правовая система [Электронный ресурс]. - URL: <http://www.consultant.ru>. - (Дата обращения: 01.08.2022).

22. Постановление Правительства РФ от 25.05.2019 N 658 (ред. 19.03.2022) «Об утверждении Правил учета беспилотных гражданских воздушных судов с максимальной взлетной массой от 0,15 килограмма до 30 килограммов, ввезенных в Российскую Федерацию или произведенных в Российской Федерации» // Консультант Плюс: комп. справ. правовая система

[Электронный ресурс]. - URL: <http://www.consultant.ru>. - (Дата обращения: 01.08.2022).

23. Постановления Пленума Верховного Суда РФ от 24.03.2005 № 5 (ред. от 23.12.2021) «О некоторых вопросах, возникающих у судов при применении Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях» // Консультант Плюс: комп. справ. правовая система [Электронный ресурс]. - URL: <http://www.consultant.ru>. - (Дата обращения: 01.08.2022).

24. Постановления Пленума Верховного Суда от 25.06.2019 № 20 «О некоторых вопросах, возникающих в судебной практике при рассмотрении дел об административных правонарушениях, предусмотренных главой 12 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях» // Консультант Плюс: комп. справ. правовая система [Электронный ресурс]. - URL: <http://www.consultant.ru>. - (Дата обращения: 01.08.2022).

25. Постановления Пленума Верховного Суда РФ от 26.01.2010 № 1 «О применении судами гражданского законодательства, регулирующего отношения по обязательствам вследствие причинения вреда жизни или здоровью гражданина» // Консультант Плюс: комп. справ. правовая система [Электронный ресурс]. - URL: <http://www.consultant.ru>. - (Дата обращения: 01.08.2022).

26. О внесении изменений в постановление Совета Министров - Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090: проект Постановления Правительства России // Федеральный портал проектов нормативных правовых актов [Электронный ресурс]. - URL: <https://regulation.gov.ru/projects#nra=96588> (дата обращения: 01.08.2022).

27. О внесении изменений в постановление Совета Министров - Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090: Пояснительная записка к проекту Постановления Правительства России // Федеральный портал проектов нормативных правовых актов [Электронный ресурс]. - URL: <https://regulation.gov.ru/projects#nra=99009> (дата обращения:

01.08.2022).

28. Постановление Правительства Ставропольского края от 09.02.2015 № 49-п (ред. от 18.10.2021) «О некоторых мерах по организации деятельности комиссий по делам несовершеннолетних и защите их прав в Ставропольском крае» // Консультант Плюс: комп. справ. правовая система [Электронный ресурс]. - URL: <http://www.consultant.ru>. - (Дата обращения: 01.08.2022).

29. Приказ МВД России от 23.08.2017 № 664 (ред. от 21.12.2017) «Об утверждении Административного регламента исполнения Министерством внутренних дел Российской Федерации государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации в области безопасности дорожного движения» // Консультант Плюс: комп. справ. правовая система [Электронный ресурс]. - URL: <http://www.consultant.ru>. - (Дата обращения: 01.08.2022).

30. Приказ МВД РФ от 13.04.2021 № 212 «Об утверждении Порядка доставления лиц, находящихся в состоянии алкогольного, наркотического или иного токсического опьянения, в медицинские организации либо в служебные помещения территориальных органов или подразделений полиции» // Консультант Плюс: комп. справ. правовая система [Электронный ресурс]. - URL: <http://www.consultant.ru>. - (Дата обращения: 01.08.2022).

31. Приказ МВД РФ от 31.12.2009 № 1025 (ред. от 14.09.2020) «Об утверждении Инструкции о порядке хранения вещей, явившихся орудиями совершения или предметами административного правонарушения, и документов, имеющих значение доказательств по делу об административном правонарушении» // Консультант Плюс: комп. справ. правовая система [Электронный ресурс]. - URL: <http://www.consultant.ru>. - (Дата обращения: 01.08.2022).

32. Приказ Минздрава России от 18.12.2015 № 933н (ред. от 25.03.2019) «О порядке проведения медицинского освидетельствования на состояние опьянения (алкогольного, наркотического или иного токсического)» //

Консультант Плюс: комп. справ. правовая система [Электронный ресурс]. - URL: <http://www.consultant.ru>. - (Дата обращения: 01.08.2022).

33. Постановления Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 09.12.2008 г. № 25 (в ред. от 24.05.2016 №22) «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения»// Доступ из справочной правовой системы «Консультант Плюс».-

URL:http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_2709/824c911000b3626674abf3ad6e38a6f04b8a7428/?ysclid=l5xjck5ad7993858303(дата обращения: 27.07.2022).

34. Решение Верховного Суда РФ от 30 марта 2022 г. № АКПИ22-66. – URL: <https://legalacts.ru/sud/reshenie-sudebnoi-kollegii-po-administrativnym-delam-verkhovnogo-suda-rf-ot-30032022-n-akpi22-66/?ysclid=l63vnbk4ht966977770> (дата обращения: 23.07.2022).

35. Апелляционное определение Московского городского суда от 06.02.2020 по делу № 33-4787/2020 // Консультант Плюс: комп. справ. правовая система [Электронный ресурс]. - URL: <http://www.consultant.ru>. - (Дата обращения: 01.08.2022).

36. Апелляционное определение Московского городского суда от 22.12.2020 по делу № 33-421750/2020, 2-1153/2020 // Консультант Плюс: комп. справ. правовая система [Электронный ресурс]. - URL: <http://www.consultant.ru>. - (Дата обращения: 01.08.2022).

37. Постановление Московского городского суда от 29.11.2019 № 4а-7610/2019 // Консультант Плюс: комп. справ. правовая система [Электронный ресурс]. - URL: <http://www.consultant.ru>. - (Дата обращения: 01.08.2022).

38. Постановление Первого кассационного суда общей юрисдикции от 25.02.2021 № 16-1277/2021 // Консультант Плюс: комп. справ. правовая система [Электронный ресурс]. - URL: <http://www.consultant.ru>. - (Дата обращения: 01.08.2022).

39. Постановление Шестого кассационного суда общей юрисдикции от 30.12.2020 № 16-7770/2020 // Консультант Плюс: комп. справ. правовая система [Электронный ресурс]. - URL: <http://www.consultant.ru>. - (Дата обращения: 01.08.2022).

40. Решение Московского городского суда от 10.11.2020 по делу № 7-13527/2020 // Консультант Плюс: комп. справ. правовая система [Электронный ресурс]. - URL: <http://www.consultant.ru>. - (Дата обращения: 01.08.2022).

41. Решение Ставропольского краевого суда от 11.11.2020 по делу № 7а-589/2020 // Консультант Плюс: комп. справ. правовая система [Электронный ресурс]. - URL: <http://www.consultant.ru>. - (Дата обращения: 01.08.2022).

42. Решение судьи Хамовнического районного суда города Москвы от 04.11.2019 № 12-542/19 // Интернет-сайт Государственной автоматизированной системы Российской Федерации «Правосудие» [Электронный ресурс]. - URL: <https://bsr.sudrf.ru/big5/portal.html> (дата обращения: 01.08.2022).

43. Решение от 05.08.2020 по делу № 5-154/2020 [Электронный ресурс]. - URL: <http://судебныерешения.рф/51727066?ysclid=l60nuadg52544636363> (дата обращения: 25.07.2022).

44. Решение Архангельского областного суда от 03.02.2022 по делу № 7р-68/2022. [Электронный ресурс]. -URL: <https://e.ugpr.ru/npd-doc?nrmid=98&npid=68414895> (дата обращения: 23.07.2022).

45. Решение Московского районного суда г. Калининграда от 14.09.2021 по делу № 12–232/2021 [Электронный ресурс]. -URL: <https://e.ugpr.ru/npd-doc?nrmid=98&npid=68414896> (дата обращения: 23.07.2022).

46. Решение Октябрьского районного суда г. Архангельска от 12.01.2022 по делу № 12–35/2022 [Электронный ресурс]. -URL: <https://e.ugpr.ru/npd-doc?nrmid=98&npid=68414894> (дата обращения: 23.07.2022).

47. Решение от 26.01.2021 № 12-5/2021 по делу № 5/2-458/2020 [Электронный ресурс]. -URL:

<http://судебныерешения.рф/57381243?ysclid=15sfry7ody129415864> (дата обращения: 19.07.2022).

48. Решение от 12.12.2017 № 12-260/2017 по делу № 12-260/2017 [Электронный ресурс]. - URL: <https://sudact.ru/regular/doc/llZ1nUMWmP5e/?ysclid=15sgn78j6v851882054> (дата обращения: 19.07.2022).

49. Комментарий к Кодексу Российской Федерации об административных правонарушениях. - 5-е изд., перераб. и доп. / Под общ. ред. Е.Н. Сидоренко. – М.: ТК Велби, Изд-во Проспект, 2006. – 1016 с.

50. Bundesrechtkonsolidiert: GesamteRechtsvorschriftfürStraßenverkehrsordnung 1960, Fassungvom 22.07.2022. – Текст : электронный // BundesministeriumfürDigitalisierungundWirtschaftsstandort : [сайт]. – 2022. – URL:<https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10011336> (дата обращения: 23.07.2022).

51. Verordnungüber die Zulassung von Personen und FahrzeugenzumStrassenverkehr (Verkehrszulassungsverordnung,1 VZV) vom 27. Oktober 1976 (Stand am 1. April 2022) – Текст: электронный // Die Publikationsplattform des Bundesrechts: [сайт]. – 2022. – URL: https://www.fedlex.admin.ch/eli/cc/1976/2423_2423_2423/de (дата обращения: 12.07.2022).

52. Land Transport Act 1998 No 110 (as at 01 July 2022), Public Act – New Zealand Legislation. – Текст: электронный // New Zealand's legislation: [сайт]. - 2022. URL: <https://www.legislation.govt.nz/act/public/1998/0110/latest/whole.html#DLM7417119> (дата обращения: 13.07.2022).

2. Монографии, учебники, учебные пособия.

53. Вучик, В.Р. Транспорт в городах, удобных для жизни / В.Р. Вучик //

Территория будущего. 2011.

54. Административное право: учебное пособие / Т.И. Губарева, А.И. Трусов. – Москва: ИНФРА-М, 2021. – 481 с.

55. Административно-деликтное право: учебное пособие / сост. А.И. Трусов, Т.И. Губарева, А.А. Ефимов, 2022. – 130 с.

56. Калмыков Г.И., Запаренко А.М., Горячев А.А., Андреянов М.В. Зарубежный опыт правового регулирования использования отдельных видов средств индивидуальной мобильности // Аналитический обзор. ФГКУ «ВНИИ МВД России». -М. 2021. 30 с.

57. Дымберов А.Д., Шестериков Н.А., Антонов С.Н. и др. «Административно-правовой статус пользователей индивидуальных транспортных средств, не предназначенных для движения по дорогам общего пользования (гироскутеров, моноколес, сигвеев, кроссовых мотоциклов и др.)» // Информационный обзор. ФГКУ «ВНИИ МВД России». -М. 2020. 120 с.

58. Кузнецова, Н.М. Влияние психофизиологических особенностей лиц, не достигших 18-летнего возраста, на управление транспортным средством. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России». 2022. № 3.

3. Статьи, научные публикации.

59. Антонов, А.А. Некоторые аспекты ответственности за вред, причиненный источником повышенной опасности / А.А. Антонов // Юрист. 2019. № 12.

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

61. Бурова, И.Л. О некоторых проблемах правового регулирования новых видов транспортных средств с электродвигателем / И.Л. Бурова, М.В. Рудов // Имущественные отношения в Российской Федерации. 2019.

№ 2.

62. Бутова, И.Л. О некоторых проблемах правового регулирования новых видов транспортных средств с электродвигателем / И. Л. Бутова, М. В. Рудов // Имущественные отношения в РФ. 2020. № 2 (217).

63. Бутоаев, С.П. Формирование правила дискриминации для прогнозирования успешной посадки космического аппарата на поверхность небесного тела / С.П. Бутоаев // Вестник ФГУП НПО С.А.Лавочкина. 2011. № 1.

64. Бутоаев, С.П. Разработка бортовой системы автономного технического зрения марсохода / С.П. Бутоаев // Вестник ФГУП НПО С.А.Лавочкина. 2013. № 1.

65. Бутоаев, С.П. Возможность применения систем искусственного интеллекта для обеспечения безопасности водителей малых транспортных средств / С.П. Бутоаев, Н.В. Черепанов // Инновации и инвестиции. 2020. № 11.

66. Былинин, И.А. К вопросу нормативно-правовой регламентации административно-правового статуса лиц использующих индивидуальные транспортные средства с электродвигателем, не предназначенных для движения по дорогам общего пользования / И.А. Былинин // Административное право и практика администрирования. 2019. № 5.

67. Верещак, С.Б. Средства индивидуальной мобильности: проблемы правового регулирования участия в дорожном движении и административной ответственности / С.Б. Верещак, А.В. Верещак, Л.А. Абрамова // Право и практика. 2020.

68. Ведищев Н.П. Как определять вид транспортного средства для целей административной и уголовной ответственности. Тенденции практики // Уголовный процесс. – 2022. - №4. - С. 52-61.

69. Вислогубова, О.И. К вопросу о правовой идентификации электросамокатов, гироскутеров и сегвеев / О.И. Вислогубова // Вестник Краснодарского университета МВД России. 2021. № 4 (54).

70. Вислогубова, О.И. Другие виды материальной ответственности лиц, управляющих арендованными электросамокатами / О.И. Вислогубова // Вестник Белгородского юридического института МВД России имени И.Д. Путилина. 2022. № 2.

71. Вислогубова, О.И. Ответственность новых категорий участников дорожного движения / О.И. Вислогубова // Вестник Краснодарского университета МВД России. 2022. № 1 (55).

72. Волков, П.А. Средства индивидуальной мобильности: вопросы теории и практики использования / П.А. Волков, Ю.В. Кеменяш // Вестник Белгородского юридического института. 2021. № 1.

73. Гайдуков, А.А. О некоторых проблемах правового регулирования эксплуатации питбайков на дорогах общего пользования / А.А. Гайдуков, А.И. Щеглов // Теория и практика общественного развития. 2020. № 11.

74. Донченко, В.В. Анализ основных классификационных систем средств индивидуальной мобильности / В.В. Донченко, В.А. Купавцев // Вестник СибАДИ. 2021. Т. 18. № 3 (79).

75. Еремин, И.Б. Спортивная инфраструктура как фактор развития экстремальных видов спорта / И.Б. Еремин, Д.В. Грук // Ученые записки университета имени П.Ф. Лесгафта. – 2020. – № 11 (189).

76. Жукова, Н.А. К вопросу о правовом регулировании отношений, связанных с использованием электросамокатов / Н.А. Жукова, Н.П. Сычев // Научное наследие. 2021. № 68.

77. Завьялов, Д.В. Эволюция концепции городской мобильности / Д.В. Завьялов, О.В. Пищикова, О.В. Сагинова // Экономика, предпринимательство и право. 2020. № 2.

78. Затолокин, А.А. Проблема правового регулирования государственного контроля за управлением гироскутером (сегвеем), электросамокатом / А.А. Затолокин, О.И. Вислогубова // Современное состояние и перспективы обеспечения безопасности дорожного движения: теория и практика: сборник материалов Всероссийской научно-практической

конференции. Орёл. 2018.

79. Затолокин, А.А. Экономико-правовые меры решения проблем, связанных с использованием гироскутеров и электросамокатов / А.А. Затолокин, О.И. Вислогубова // Общество и право. 2021. № 3 (77).

80. Зейналов, Ф.Н. Включение участников управляющих средствами индивидуальной мобильности оснащенными электродвигателем в общественные отношения в сфере безопасности дорожного движения (правовой и организационный аспекты) / Ф.Н. Зейналов // Административное право и практика администрирования. 2021. № 4.

81. Зенкова, Ю.Е. Особенности определения административно правового статуса пользователей средств индивидуальной мобильности в качестве участников дорожного движения / Ю.Е. Зенкова, И.А. Кузнецов // Международный журнал гуманитарных и естественных наук, том 11-1 (62), 2021.

82. Ирошников, Д.В. Правовые проблемы обеспечения безопасности личности на транспорте в условиях использования индивидуального электротранспорта / Д.В. Ирошников // Правовое государство: теория и практика. 2019. № 4 (58).

83. Исаев, М.М. Персональные электрические средства передвижения малой мощности: проблемы и перспективы определения порядка участия в дорожном движении / М.М. Исаев, С.Б. Наумов // Современная наука. 2020. № 2.

84. Кадеева, А.С. Развитие инфраструктуры средств индивидуальной мобильности в Новосибирске / А.С. Кадеева под научным руководством А.Е. Гашенко // Ноэма. 2020. № 1 (4).

85. Казаченок, В.В. Правовое регулирование использования электрических средств передвижения малой мощности в России / В.В. Казаченок // Право: ретроспектива и перспектива. 2021.

86. Казаченок, В.В. Средства индивидуальной мобильности: вопросы правового регулирования / В.В. Казаченок // Вестник Казанского юридического

института МВД России. 2021. № 2 (44).

87. Калюжный, Ю.Н. Современные проблемы законодательного регулирования использования отдельных видов электротранспорта / Ю.Н. Калюжный // Административное право и практика администрирования. 2019. № 5.

88. Капустина, Е.Г. Административно-правовой статус отдельных субъектов административно-правовых отношений в сфере безопасности дорожного движения / Е.Г. Капустина // Закон и право. 2020. № 2.

89. Колоколов, Н.А. Лицо, подвергнутое административному наказанию, - специальный субъект в современном уголовном праве России. Анализ примеров из новейшей судебной практики применения ст. 264.1 УК РФ / Н.А. Колоколов // Мировой судья. 2019. № 3.

90. Конькова, Е.С. Проблемы определения статуса новых участников дорожного движения / Е.С. Конькова, А.С. Руденко // Научно-образовательный журнал для студентов и преподавателей «StudNet». 2022. № 4.

91. Коптилов, А. Электросамокаты появятся в ПДД / А. Коптилов // Дороги России. 2020. № 3 (117).

92. Кучумов, А.В. Проблемы безопасности при организации самокатных экскурсий / А.В. Кучумов, Я.С. Тестина // Техно-технологические проблемы сервиса № 3 (57). 2021.

93. Лавров, С.Е. Проблемы развития улично-дорожной сети города с учетом нетрадиционных видов транспорта / С.Е. Лавров // Традиции и инновации в строительстве и архитектуре: сборник статей 77-ой Всероссийской научно-технической конференции. Самара. 2020.

94. Лебедева, М.А. Проблемы определения административно-правового статуса лиц, использующих индивидуальные транспортные средства с электродвигателем / М.А. Лебедева // Журнал E-Scio. 2021.

95. Мишина, Ю.В. К вопросу об участии в дорожном движении пользователей средств индивидуальной мобильности / Ю.В. Мишина //

Правопорядок: история, теория, практика. 2020. № 1 (24).

96. Мишина, Ю.В. Проблемы определения административно-правового статуса лиц, использующих для передвижения электросамокаты, сегвеи и иные современные технические средства / Ю.В. Мишина // Проблемы экономики и юридической практики. 2020. № 4.

97. Пестов, Р.А. Проблемы правового регулирования использования новых видов транспорта на электрической тяге / Р.А. Пестов, К.А. Кузнецова, М.Л. Балобан // Юристъ-Правоведъ. 2021. № 3 (98).

98. Петров, К.А. Вопросы, связанные с отнесением гироскутеров, сигвеев, моноциклов и электросамокатов к категории транспортных средств / К.А. Петров, В.В. Сидоров // Актуальные проблемы расследования преступлений: междисциплинарный подход: сборник трудов конференции. Калининград. 2019.

99. Селеменев, Д.А. Модель экологического компактного транспортного средства / Д.А. Селеменев, И.А. Стефанова, В.М. Захаров // Технические науки – от теории к практике. 2017. № 4 (64).

100. Смирнова, Ж.В. Анализ средств индивидуальной мобильности как нового городского транспорта / Ж.В. Смирнова, И.Р. Самарский // Международный научный журнал «Вестник науки». Январь 2022. № 1 (46) Т.5.

101. Соколов, Д.В. Проблема юридической ответственности новых участников дорожного движения / Д.В. Соколов // Транспортное право. 2021. № 3.

102. Соколов Д.В. Нормативное регулирование использования электроскутеров в Федеративной Республике Германия, Австрийской Республике и Швейцарской Конфедерации // Современная наука. -2021. №3. С. 77-81.

103. Юнг, А.А. Оценка аварийности средств индивидуальной мобильности в различных условиях движения / А.А. Юнг, А.Г. Шевцова // Современная наука. 2021. № 2.

104. Якимов, А.Ю. Подходы к правовому регулированию использования

отдельных разновидностей средств индивидуальной мобильности / А.Ю. Якимов // Современная наука. 2021. № 5.

105. Якимов, А.Ю. Размышления о нормативно-правовой основе деятельности, связанной с дорожным движением / А.Ю. Якимов // Административное право и процесс. 2021. № 2.

106. Якимов, А.Ю. Установление и обеспечение соблюдения скоростного режима дорожного движения (проблемы и пути их решения) / А.Ю. Якимов // Современная наука. 2022. № 1.

4. Иные источники.

107. 400 тысяч самокатов и 50 миллионов пользователей. Что будет с кикшерингом через 3 года // Интернет-сайт сетевого издания «Трушеринг» [Электронный ресурс]. URL: <https://truesharing.ru/tp/28275/#1> (дата обращения: 01.08.2022).

108. Информационно-аналитический обзор «Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 2021 год» // Официальный сайт ФКУ «Научный центр БДД МВД России» [Электронный ресурс]. - URL: <https://media.mvd.ru/files/embed/3935922> (дата обращения: 01.08.2022).

109. Минтранс представил новую версию правил для владельцев самокатов // Материалы новостного интернет-портала «Право.RU» [Электронный ресурс]. URL: https://pravo.ru/auto/news/229316/?desc_news_33= (дата обращения: 01.08.2022).

110. На проезжей части этим средствам передвижения делать нечего // Материалы официального интернет-сайта газеты «Коммерсантъ» [Электронный ресурс]. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/4141195> (дата обращения: 01.08.2022).

111. Нелюбин, М. Основные правила для электросамокатов в Германии / М. Нелюбин // Новостной интернет-сайт «DW» [Электронный ресурс]. - URL: <https://www.dw.com/ru/a-50835372> (дата обращения 01.08.2022).

112. Официальный сайт Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы [Электронный ресурс]. - URL: https://transport.mos.ru/mostrans/all_news/108222 (дата обращения: 01.08.2022).

113. «По дороге идти нельзя, по тротуарам – страшно»: Минтранс предлагает «самокатную революцию» // Материалы официального интернет-издания «Бизнес-газета» [Электронный ресурс]. URL: <https://www.businessgazeta.ru/article/481011> (дата обращения: 01.08.2022).

114. Подушка безопасности для мотоцикла: нужно ли? // Материалы интернет-сайта «Moto Team Russia» [Электронный ресурс]. URL: <https://mototeamrussia.com/accessories/podushkibezопасnosti-dlya-mototsikla-nuzhno-li-19fd300> (дата обращения: 01.08.2022).

115. Подушка безопасности. Использование AlpinestarsTech-Air 5 на практике. // Материалы интернет-сайта «Moto Team Russia» [Электронный ресурс]. URL: <https://mototeamrussia.com/accessories/rasskaz-obispolzovanii-nosimogo-alpinestars-techair-5-na-praktike-7d66023> (дата обращения: 01.08.2022).

116. «Русская рулетка» для байкера // Материалы официального интернет-издания «Газета.ru» [Электронный ресурс]. URL: https://www.gazeta.ru/auto/2015/06/15_a_6841677.shtml (дата обращения: 01.08.2022).

117. Самые мощные электросамокаты 2020–2021 // Интернет-сайт Магазина электротранспорта № 1 [Электронный ресурс]. URL: <https://bvdshop.ru/stati/samyie-moshhnye-elektrosamokaty> (дата обращения: 01.08.2022).

118. Системы безопасности на мото: необходимость или маркетинг? // Материалы интернет-журнала «Омоймот» [Электронный ресурс]. URL: https://omoimot.ru/journal/howto/1035-Sistemy_bezопасnosti_na_moto_neobkhodimost_ili_marketing (дата обращения: 01.08.2022).

119. СПЧ предложил внести электросамокаты в ПДД // Материалы официального интернет-сайта газеты «Коммерсантъ» [Электронный ресурс].

URL: <https://www.kommersant.ru/doc/4839123> (дата обращения: 01.08.2022).

120. Средства индивидуальной мобильности в ПДД (самокаты, ролики, ги-роскутеры, моноколёса) // Автомобильный интернет-сайт «ПДД Мастер» [Электронный ресурс]. URL: <https://pddmaster.ru/plan/sim-1119.html> (дата обращения: 01.08.2022).

121. Суд прекратил дело о сбитом на электросамокате ребенке в Сочи // Интернет-портал «Российской газеты» [Электронный ресурс]. - URL: <https://rg.ru/2021/10/08/reg-ufo/sud-prekratil-ugolovnoedelo-o-sbitom-na-elektrosamokate-rebenke-v-sochi.html> (дата обращения: 01.08.2022).

122. Уведомление о разработке проекта документа национальной системы стандартизации «Электрические средства индивидуальной мобильности. Технические требования и методы испытаний» // Официальный интернет-сайт Росстандарта [Электронный ресурс]. URL: <https://fgis.gost.ru/share/page/rsprs/nds-details?uuid=47d842c8-a65c-4864-87b1-6383dd84469f> (дата обращения: 01.08.2022).

123. Эксперты обсудили правила безопасности для самокатов и гироскутеров // Официальный сайт Общественной палаты Российской Федерации [Электронный ресурс]. - URL: <https://www.oprf.ru/news/eksperty-obsudili-pravila-bezopasnosti-dlya-samokatov-i-giroskuterov> (дата обращения: 01.08.2022).

124. Официальный сайт ГУ МВД России по Красноярскому краю. URL: <https://24.mvd.pf/news/item/20469311/> (дата обращения 23.07.2022)

125. Elektro-Scooter. – Текст: электронный // BundesministeriumfürDigitalisierungundWirtschaftsstandort: [сайт]. – 2021. URL:https://www.oesterreich.gv.at/themen/freizeit_und_strassenverkehr/Elektro-Scooter,-Quads-und-Co/Seite.610110.html(дата обращения: 11.07.2022).

126. Safe Micromobility. – Текст: электронный // International Transport Forum: [сайт]. -2020. URL: <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/safe-micromobility.pdf>(дата обращения: 11.07.2022).

127. Monowheels: DieseRegelngeltenfürelektrischeEinräder – Текст :

электронный // ADAC:[сайт]. – 2021. URL: <https://www.adac.de/rundumsfahrzeuge/elektromobilitaet/elektrofahrzeuge/airwheel> (дата обращения: 11.07.2022).

128. Stricter rules for e-scooters: New law in Brussels goes further than the Belgian one. – Текст: электронный //Eltis facilitates the exchange of information, knowledge and experience in the field of sustainable urban mobility in Europe: [сайт]. – 2022. URL: <https://www.eltis.org/in-brief/news/stricter-rules-e-scooters-new-law-brussels-goes-further-belgian-one>(дата обращения: 12.07.2022).

129. When and where can I ride an e-scooter legally? – Текст: электронный // BBS News: [сайт]. -2022. URL:<https://www.bbc.co.uk/news/uk-48106617> (дата обращения: 14.07.2022).

130. E-scooter trials: guidance for local authorities and rental operators. – Текст: электронный // Gov.UK: [сайт]. -2022. URL:<https://www.gov.uk/government/publications/e-scooter-trials-guidance-for-local-areas-and-rental-operators/e-scooter-trials-guidance-for-local-areas-and-rental-operators>(дата обращения: 14.07.2022).

131. Transportation Research Interdisciplinary Perspectives. – Текст: электронный // ScienceDirect: [сайт]. -2021. URL:https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2590198221001329?ref=pdf_download&fr=RR-2&rr=733ef62fef7a35a7 (дата обращения: 11.07.2022).

132. Where you can ride e-scooters in Australia. – Текст: электронный // Segway-Ninebot: [сайт]. -2022. URL:<https://au.segway.com/where-you-can-ride-e-scooters-in-australia/> (дата обращения: 15.07.2022).

133. Now you can be fined just for riding an electronic scooter with the popular devices ILLEGAL in NSW - here's what you need to know. – Текст: электронный // MailOnline: [сайт]. -2022. URL: <https://www.dailymail.co.uk/news/article-10608861/Electronic-scooter-rules-NSW-Huge-fines-devices-illegal.html> (дата обращения: 15.07.2022).

134. Motorised wheeled recreational devices/ – Текст: электронный // Information and services for South Australians: [сайт]. -2022. URL:

<https://www.sa.gov.au/topics/driving-and-transport/cycling/motorised-wheeled-recreational-devices>(дата обращения: 15.07.2022).

135. Rules for personal mobility devices – Текст: электронный // Queensland Government: [сайт]. -2022. URL: <https://www.qld.gov.au/transport/safety/rules/wheeled-devices/personal-mobility-devices>(дата обращения: 15.07.2022).

136. Scooters & wheeled recreational devices. – Текст: электронный // Victorian Transport Resources: [сайт]. -2022. URL:<https://www.vicroads.vic.gov.au/safety-and-road-rules/road-rules/a-to-z-of-road-rules/scooters-and-wheeled-recreational-devices> (дата обращения: 11.07.2022).

137. E-scooter rules and regulations in WA. – Текст: электронный // Government of WA Department of Transport: [сайт]. -2020. URL: https://www.transport.wa.gov.au/aboutus/news-item_44987.asp(дата обращения: 15.07.2022).

138. Motorised_Scooters// Текст: электронный. -2022. URL: <https://www.transport.tas.gov.au/?a=109502> (дата обращения: 15.07.2022).

139. Scooters. – Текст: электронный //Northern Territory Government information and services: [сайт]. -2022. URL: <https://nt.gov.au/driving/rego/getting-an-nt-registration/scooters>(дата обращения: 15.07.2022).

140. Guide to E-Scooter and PMD Laws for Singapore Riders. – Текст: электронный // Singapore Legal Advice: [сайт]. -2022. URL:<https://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:eVpLGOLsJu4J:singaporelegaladvice.com/law-articles/e-scooter-laws-singapore+&cd=4&hl=ru&ct=clnk&gl=ru>(дата обращения: 16.07.2022).

141. Rules & Code of Conduct. – Текст: электронный //A Singapore Government Agency Website: [сайт]. -2022. URL: https://www.lta.gov.sg/content/ltagov/en/getting_around/active_mobility/rules_and_public_education/rules_and_code_of_conduct.html (дата обращения: 16.07.2022).

142. E-Scooter Trends and Statistics Displaying a Prosperous Future. – Текст: электронный // Appinventiv: [сайт]. -2022. URL:

<https://appinventiv.com/blog/escooter-trends-and-statistics/> (дата обращения:
27.07.2022).

Учебное издание

Авторы – составители

**Ефимов Александр Александрович
Трусов Александр Игоревич**

**Разработка научно обоснованных условий допуска к участию
в дорожном движении пользователей электросамокатов,
моноколёс и иных средств индивидуальной мобильности с
учётом их технических характеристик и конструктивных
особенностей**

Методические рекомендации

Издается в авторской редакции

Подписано в печать ____.____.2023 г. Формат 60x84/16.

Усл. печ. л. ____ Тираж 10 экз. Заказ _____

Ставропольский филиал Краснодарского университета МВД России.
355000, г. Ставрополь, пр-т Кулакова, 43.