

**Федеральное государственное казенное образовательное  
учреждение высшего образования  
«Уральский юридический институт  
Министерства внутренних дел Российской Федерации»**

**Кафедра административного права и административной  
деятельности органов внутренних дел**

**ПРОБЛЕМАТИКА ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ  
УЧАСТИЯ В ДОРОЖНОМ ДВИЖЕНИИ ЛИЦ,  
ПЕРЕДВИГАЮЩИХСЯ НА ЭЛЕКТРИЧЕСКИХ  
СРЕДСТВАХ ПЕРЕДВИЖЕНИЯ (ЭЛЕКТРОСКУТЕРАХ)**

*Методические рекомендации*

**Екатеринбург  
2022**

ББК 67.408.134.2

П781

**П781** **Проблематика правового регулирования участия в дорожном движении лиц, передвигающихся на электрических средствах передвижения (электроскутерах): методические рекомендации.** – Екатеринбург: Уральский юридический институт МВД России, 2022. – 27 с.

ISBN 978-5-88437-905-3

*Коллектив авторов*

**Б. А. Кудрявцев** – ч. 1, 2;

**О. А. Коновалова** – вступление;

**С. Н. Савраскин** – заключение

**Рецензенты:** **А. И. Смоляков**, заместитель начальника кафедры специальной подготовки Орловского юридического института МВД России имени В. В. Лукьянова, кандидат юридических наук;  
**Л. Ю. Понежина**, доцент кафедры административного права Ростовского юридического института МВД России, кандидат юридических наук, доцент

В работе анализируется нормативно-правовая база, состояние дорожно-транспортного травматизма с участием средств индивидуальной мобильности, состояние правоприменительной практики при производстве по делам об административных правонарушениях. Сформулированы предложения по правовому регулированию участия в дорожном движении лиц, передвигающихся на электрических средствах передвижения (электроскутерах).

Издание предназначено для обучающихся образовательных организаций системы МВД России, сотрудников территориальных органов внутренних дел Российской Федерации.

Обсуждены на заседании кафедры административного права и административной деятельности органов внутренних дел УрЮИ МВД России (протокол № 19 от 4 октября 2022 г.).

Рекомендованы для использования в образовательном процессе методическим советом УрЮИ МВД России (протокол № 5 от 14 ноября 2022 г.).

ISBN 978-5-88437-905-3

ББК 67.408.134.2

© Коллектив авторов, 2022

© Уральский юридический институт МВД России, 2022

## **ПЕРЕЧЕНЬ СОКРАЩЕНИЙ И ОБОЗНАЧЕНИЙ**

БДД	– безопасность дорожного движения
ГИБДД МВД России	– Государственная инспекция безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации
ГУОБДД МВД России	– Главное управление обеспечения безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации
ДТП	– дорожно-транспортное происшествие
КоАП РФ	– Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях
МВД России	– Министерство внутренних дел Российской Федерации
ОВД	– органы внутренних дел
СИМ	– средства индивидуальной мобильности
ПДД	– Правила дорожного движения Российской Федерации

## ВВЕДЕНИЕ

С каждым годом на территории Российской Федерации в сфере обеспечения безопасности дорожного движения все более актуальной становится проблема привлечения к административной ответственности лиц, передвигающихся на электроскутерах по дорогам общего пользования, допустивших нарушение Правил дорожного движения Российской Федерации. Различные индивидуальные электронные устройства передвижения (электроскутеры, электросамокаты, моноколеса, гироскутеры, сегвеи) в настоящее время популярны не только в молодежной среде, но и среди людей старшего поколения, проживающих в крупных мегаполисах и городах с интенсивным движением транспорта, использующих данные средства передвижения в целях экономии времени и средств. Вместе с тем данные участники дорожного движения создают реальную угрозу безопасности на дороге, т. к. их скорость движения отлична от средней скорости потока, где бы они ни находились: на тротуаре они создают препятствие для движения пешеходов, на проезжей части – для водителей автотранспортных средств.

Методические рекомендации «Проблематика правового регулирования участия в дорожном движении лиц, передвигающихся на электрических средствах передвижения (электроскутерах)» структурно состоят из введения, основной части, заключения, списка использованных источников и приложения.

Методические рекомендации «Проблематика правового регулирования участия в дорожном движении лиц, передвигающихся на электрических средствах передвижения (электроскутерах)» разработаны на основе действующего законодательства и предназначены для обучающихся образовательных организаций МВД России по специальности 40.05.02 Правоохранительная деятельность, направлений подготовки 40.03.02 Обеспечение законности и правопорядка, 40.03.01 Юриспруденция, а также для сотрудников территориальных органов внутренних дел Российской Федерации.

Сформулированные в рамках методических рекомендаций теоретические положения способствуют формированию таких компетенций, как:

- способность принимать решения и совершать юридические действия в точном соответствии с законодательством Российской Федерации, юридически правильно квалифицировать факты, события и обстоятельства;
- способность квалифицированно применять нормативные правовые акты в конкретных сферах юридической деятельности;
- способность выявлять, документировать, пресекать преступления и административные правонарушения;
- способность осуществлять производство по делам об административных правонарушениях и иные виды административных производств;
- способность осуществлять внесение информации в банки данных о лицах, совершивших административное правонарушение, и сведений о деятельности органов внутренних дел по административной практике в формы статистических отчетностей;
- способность использовать возможности ведения автоматизированного учета производства по делам об административных правонарушениях;
- способность осуществлять подготовку и направление запросов в связи с находящимися в производстве делами об административных правонарушениях, а также в связи с проверкой зарегистрированных в установленном порядке заявлений и сообщений о преступлениях, об административных правонарушениях, о происшествиях, разрешение которых отнесено к компетенции полиции, и получение от государственных и муниципальных органов, общественных объединений, организаций, должностных лиц и граждан сведений, справок, документов (их копий), иной необходимой информации, в том числе персональных данных граждан;
- способность составлять протоколы об административных правонарушениях, собирать доказательства, применять меры обеспечения производства по делам об административных правонарушениях, а также иные меры, предусмотренные законодательством об административных правонарушениях;
- способность осуществлять проверку законности и качества составления сотрудниками территориального органа МВД России документов по делам об административных правонарушениях при исполнении административного законодательства;

– способность оказывать практическую помощь подразделениям полиции при осуществлении производства по делам об административных правонарушениях, пресечении административных правонарушений, требующих проведения административного расследования, а также рассматриваемых в порядке арбитражного процессуального производства.

Методические рекомендации подготовлены для изучения следующих учебных дисциплин: «Административная деятельность полиции», «Практикум по административной юрисдикции органов внутренних дел».

# **Часть 1. Правовое регулирование участия в дорожном движении лиц, передвигающихся на электрических средствах передвижения (электроскутерах)**

Безопасность дорожного движения в современном мире и, в частности, в Российской Федерации имеет существенное значение. В обстановке сложного, интенсивного дорожного движения, в которое вовлечены большие массы людей и транспортных средств, деятельность по обеспечению безопасности дорожного движения является многоплановой и разнообразной.

Очевидно, что одним из приоритетных направлений государственной политики является повышение безопасности дорожного движения, непосредственно ориентированное на сохранение жизни и здоровья граждан с целью обеспечения устойчивого социально-экономического и демографического развития страны. В этой связи уполномоченными органами государственной власти Российской Федерации по поручению Президента Российской Федерации В. В. Путина, данному по итогам заседания Президиума Государственного совета по вопросам безопасности дорожного движения, была разработана Стратегия безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 годы<sup>1</sup>. Помимо этого, Президент Российской Федерации отметил: «Уважаемые коллеги, понятно, что безопасность дорожного движения – задача комплексная. В ее решении важна роль органов власти всех уровней, и профильных ведомств, и хозяйствующих субъектов. Очевидно, что необходима эффективная координация деятельности всех этих структур»<sup>2</sup>. Также Президентом Российской Федерации В. В. Путиным было

---

<sup>1</sup> Стратегия безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 годы: утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 8 января 2018 г. № 1-р.

<sup>2</sup> Из выступления Президента Российской Федерации В. В. Путина на заседании Президиума Государственного совета по вопросам безопасности дорожного движения от 14 марта 2016 г. // Официальный сайт Президента Российской Федерации [Электронный ресурс]. URL: <http://www.kremlin.ru/events/president/news/51506>.

отмечено то, что сбережение граждан нашей страны выступает высшим национальным приоритетом Российской Федерации<sup>3</sup>.

Нормативное правовое регулирование сферы дорожного движения направлено на установление строгого требования соблюдения всеми участниками движения правил, обеспечивающих их безопасность. Административная ответственность за правонарушения в области дорожного движения регламентируется главой 12 КоАП РФ, являющейся одной из наиболее часто изменяемых и дополняемых глав Особенной части КоАП РФ.

Административная ответственность реализуется за счет применения административных наказаний в области дорожного движения. Этот элемент является решающим в практике предотвращения административных правонарушений в области дорожного движения, реализуемых правоприменительной деятельностью сотрудников ГИБДД.

В настоящее время одним из основных факторов, оказывающих влияние на уровень безопасности дорожного движения, становится практическое применение и реализация законодательства об административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения. В связи с чем важное значение приобретает обеспечение надлежащего уровня производства по делам об административных правонарушениях в данной области общественных отношений.

В условиях динамичного развития научно-технического прогресса появились новые электрические средства передвижения (электроскутеры, гироскутеры, моноколеса, электросамокаты). Ранее для передвижения использовали такие транспортные средства, как автомобили, велосипеды, а сейчас, благодаря прогрессу науки и совершенствованию технологий, стали использоваться электроскутеры и их аналоги. Отсюда появляется новый участник дорожного движения, требующий внесения изменений в Правила дорожного движения Российской Федерации.

Вышеназванные средства передвижения популярны не только в молодежной среде, но и среди людей старшего поколения, проживающих в крупных мегаполисах и городах с интенсивным

---

<sup>3</sup> Послание Президента Российской Федерации В. В. Путина Федеральному Собранию Российской Федерации от 15 января 2020 г. // Российская газета. 2022. 16 января.

движением транспорта, использующих данные средства передвижения в целях экономии времени и средств. Вместе с тем данные участники дорожного движения создают реальную угрозу безопасности на дороге, т. к. их скорость движения отлична от средней скорости потока, где бы они ни находились: на тротуаре они создают препятствие для движения пешеходов, на проезжей части – для водителей автотранспортных средств. Однако участие в дорожном движении лиц, передвигающихся на вышеназванных устройствах, оснащенных электродвигателем, в настоящее время недостаточно урегулировано нормами права и, соответственно, правоприменительная практика, складывающаяся в отношении данных лиц, допустивших административное правонарушение в области дорожного движения, различна в субъектах Российской Федерации.

С увеличением интенсивности движения в крупных мегаполисах страны все чаще возникают заторовые ситуации, вынуждающие участников дорожного движения на значительные временные затраты, соответственно, с каждым годом набирает популярность такое явление, как микромобильность – передвижение по городу на короткие дистанции с помощью велосипедов, электросамокатов, моноколес, использование которых является более экологичным и менее затратным, чем использование механических транспортных средств. Однако участие в дорожном движении подобных устройств повысило аварийность на дорогах Российской Федерации, а также высветило проблемы неподготовленности как правовой системы, так и дорожной инфраструктуры.

По данным Главного управления обеспечения безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации первые факты дорожно-транспортных происшествий с участием лиц, передвигающихся на индивидуальных мобильных средствах, были зарегистрированы в 2018 г., когда на территории Российской Федерации в результате 35 ДТП получили травмы 36 человек. Ситуация усугубляется с каждым годом, и уже за 9 месяцев 2021 г. произошло 416 ДТП (за аналогичный период 2020 г. – 275 ДТП), сведения о которых внесены в официальную статистическую отчетность. В данных происшествиях погибли 10 (за аналогичный период 2020 г. – 4) и ранены 438 (за аналогичный период 2020 г. – 289) человек.

Таким образом, по сравнению с прошлым годом, в текущем году наблюдается значительный рост всех показателей аварийности с участием лиц, передвигающихся на средствах индивидуальной мобильности.

Наибольшее количество ДТП с участием лиц, передвигавшихся на средствах индивидуальной мобильности, зарегистрировано в г. Москве (99), г. Санкт-Петербурге (75), Краснодарском крае (30), Свердловской области (27). Два погибших, передвигавшихся на средствах индивидуальной мобильности, зарегистрировано в ДТП, произошедших в г. Москве, по одному погибшему – в г. Санкт-Петербурге, республиках Татарстан и Башкортостан, Сахалинской, Свердловской, Московской, Тверской и Новосибирской областях<sup>4</sup>.

Наиболее часто местом совершения ДТП с участием средств индивидуальной мобильности являлись:

- выезд с прилегающей территории (89 ДТП);
- нерегулируемый перекресток неравнозначных дорог (77);
- нерегулируемый пешеходный переход (73);
- регулируемый перекресток (71 ДТП);
- регулируемый пешеходный переход (69 ДТП).

Половина погибших лиц, передвигающихся на средствах индивидуальной мобильности, в момент совершения ДТП перемещались перпендикулярно по отношению к движущемуся транспортному средству. В 283 ДТП (68 %) с участием средств индивидуальной мобильности виновными являлись водители транспортных средств, в этих происшествиях погибли 3 человека и 302 получили ранения. Шесть из десяти погибших лиц, передвигающихся на средствах индивидуальной мобильности, получили смертельные травмы в ДТП, произошедших в темное время суток, при том что наибольшее количество ДТП (76 %) произошло в светлое время суток.

На территории Свердловской области за 9 месяцев 2021 г. также отмечается увеличение всех показателей аварийности с участием лиц, передвигавшихся на средствах индивидуальной мобильности. Так, по данным Управления Государственной инспекции

---

<sup>4</sup> Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 9 месяцев 2021 г. Информационно-аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2021. [Электронный ресурс]. URL: <https://media.mvd.ru/files/embed/2256058>.

безопасности дорожного движения Главного управления Министерства внутренних дел Российской Федерации по Свердловской области в результате 27 ДТП (за аналогичный период 2020 г. – 14 ДТП) 1 человек погиб (за аналогичный период 2020 г. – погибших нет) и 29 – получили травмы различной степени тяжести (за аналогичный период 2020 г. – 18 человек). При этом отмечается, что из 29 человек, пострадавших в результате ДТП, 9 являлись несовершеннолетними.

В связи с высокой интенсивностью движения наибольшее количество ДТП с участием лиц, передвигавшихся на средствах индивидуальной мобильности, произошли на дорогах города Екатеринбурга: 23 из 27 ДТП, 2 ДТП зарегистрировано в Белоярском районе и по 1 ДТП – в Камышловском и Сухоложском районах. Анализ данных Многопараметрической информационно-аналитической системы прогнозирования и моделирования ситуации в области обеспечения безопасности дорожного движения (МИАС) и Журнала ДТП Автоматизированной информационно-управляющей системы Госавтоинспекции (АИУС Госавтоинспекции) позволяет сделать следующие выводы:

- все ДТП, в результате которых пострадали лица, передвигавшиеся на СИМ, произошли в весенне-летний период года: в апреле зарегистрировано 2 ДТП, в мае, июне и июле – по 5 ДТП, в августе – 7 ДТП и в сентябре – 3 ДТП;

- по виду ДТП в Государственной статистической отчетности данные дорожные происшествия обозначены как «наезд на пешехода»;

- по причине нарушения Правил дорожного движения Российской Федерации водителями транспортных средств зарегистрировано 14 ДТП и 13 ДТП произошли по причине нарушения ПДД лицами, передвигавшимися на средствах индивидуальной мобильности;

- водители транспортных средств, ставшие участниками ДТП, допустили следующие нарушения ПДД: несоблюдение очередности проезда (7 ДТП), непредоставление преимущества в движении пешеходу (5 ДТП) и нарушение правил проезда пешеходных переходов (2 ДТП);

- в светлое время суток произошло 17 ДТП и 10 случаев зарегистрировано в темное время суток.

Таким образом, наибольшее количество ДТП с участием лиц, передвигавшихся на средствах индивидуальной мобильности, зарегистрировано в летний период года в светлое время суток по причине нарушения ПДД водителями транспортных средств. Однако анализ обстоятельств данных происшествий показал, что лица, передвигавшиеся на средствах индивидуальной мобильности в момент ДТП по пешеходному переходу, не спешили; только 3 пострадавших из 29 передвигались по дорогам в одежде ярких цветов, цветовая гамма одежды остальных 26 пострадавших не позволила водителям своевременно заметить их на дороге; лица, получившие травмы в темное время суток, передвигались по дорогам уральского региона без световозвращающих элементов в одежде, отсутствие которых также не позволило водителям транспортных средств своевременно заметить их на дороге и предпринять меры по избеганию опасной ситуации.

Учитывая то, что человек «видит мозгом», а не глазами, ученые определили время реакции человека, то есть протяженность от начала сигнала до реакции организма человека на этот сигнал<sup>5</sup>. В среднем оно составляет 1 секунду и зависит от психофизиологического состояния человека в моменте. Таким образом, на скорости 90 км/ч транспортное средство за время, равное времени реакции водителя, пройдет 25 метров, и только после этого водитель принимает меры по снижению скорости. Технические характеристики электроскутера позволяют данному СИМ развивать скорость до 40–60 км/ч, в зависимости от модели, что является одним из факторов создания опасной ситуации на дороге, т. к. в случае пересечения траекторий движения транспортного средства и СИМ на такой скорости водитель транспортного средства физиологически не способен предпринять необходимые меры для предотвращения ДТП.

**Подобная ситуация с увеличением количества ДТП в 2021 г. на территории Свердловской области и города Екатеринбурга в частности стала возможной в связи с развитием кикшеринга (аренда электроскутеров и электросамокатов на ограниченный период времени предоставляется сервисами, которые**

---

<sup>5</sup> См.: Белкин Р. С. Криминалистическая энциклопедия. М.: Мегатрон XXI, 2000. С. 168–169.

специализируются на таких услугах). В настоящее время в Екатеринбурге доступно три сервиса самокатшеринга. Для того, чтобы воспользоваться арендой одной из фирм, необходимо скачать на смартфон специальное приложение, где открывается карта города, на которой точками отмечены самокаты. В приложении можно также забронировать самокат. Использование арендованного электроскутера в среднем за день стоит 500 рублей, поэтому данный вид передвижения стал настолько популярным в уральской столице.

В связи с тем, что в действующих Правилах дорожного движения Российской Федерации по состоянию на декабрь 2021 г. пользователи индивидуальных колесных средств передвижения с электродвигателем приравнены к таким участникам дорожного движения, как пешеходы, все дорожно-транспортные происшествия с их участием заносятся в Государственную статистическую отчетность Госавтоинспекции как ДТП с участием пешеходов, но это при условии, что вторым участником ДТП было транспортное средство. В том же случае, если лицо, использующее для передвижения по тротуару электроскутер, совершило столкновение с пешеходом, данное происшествие, в соответствии с ПДД, не будет регистрироваться как дорожно-транспортное происшествие. Так как в соответствии с общими положениями Правил дорожного движения Российской Федерации, «дорожно-транспортное происшествие – это событие, возникшее в процессе движения по дороге транспортного средства и с его участием, при котором погибли или ранены люди, повреждены транспортные средства, сооружения, грузы либо причинен иной материальный ущерб»<sup>6</sup>.

При этом вышеназванные средства индивидуальной мобильности, оснащенные электродвигателем, не являются транспортным средством, так как в инструкции к ним четко указано на их предназначение, а именно: «Предназначено для катания в парке», то есть не для движения по дорогам. Соответственно, ст. 12.27 КоАП РФ, предусматривающая ответственность водителя за

---

<sup>6</sup> Постановление Правительства РФ от 23 октября 1993 г. № 1090 «О Правилах дорожного движения» (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностям должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения»). [Электронный ресурс]. URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_2709](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_2709).

невыполнение обязанностей в связи с дорожно-транспортным происшествием, в отношении лиц, передвигающихся на электроскутерах, и совершивших столкновение с пешеходом, не применяется. В том числе за оставление в нарушение ПДД места дорожно-транспортного происшествия таким участником дорожного движения не влечет абсолютно никаких юридических последствий в части административного законодательства для владельца электроскутера.

Вместе с тем общеизвестен тот факт, что тяжесть последствий травм для здоровья человека, полученных в результате столкновения в процессе движения, зависит от скорости этого движения: чем ниже скорость – тем легче травмы, полученные в результате столкновения, и, наоборот, чем выше скорость движения – тем тяжелее травмы. В зависимости от технических характеристик электроскутера, мощности его электродвигателя, некоторые модели в состоянии развивать скорость до 60 км/ч, что повышает риск получения пешеходом тяжелых травм в результате столкновения с подобным мобильным средством передвижения. Но в Правилах дорожного движения Российской Федерации отсутствуют требования, регламентирующие скорость передвижения данных устройств. Соответственно, ответственность за нарушение скоростного режима, например, во дворах и жилых зонах для лиц, передвигающихся на электроскутерах, отсутствует.

Еще один момент, не урегулированный Правилами дорожного движения, но значительно влияющий на безопасность, – это использование индивидуальных колесных средств передвижения лицом, находящимся в состоянии алкогольного опьянения. В соответствии с ч. 3 ст. 12.29 КоАП РФ за нарушение Правил дорожного движения лицом, находящимся в состоянии алкогольного опьянения, подлежит ответственности только велосипедист либо возчик или другое лицо, непосредственно участвующее в процессе дорожного движения, за исключением пешеходов, пассажиров и водителей транспортных средств.

Таким образом, анализируя нормы права, предусматривающие административную ответственность за нарушение Правил дорожного движения Российской Федерации лицом, использующим для движения по дорогам общего пользования средство индивидуальной мобильности, оснащенное электродвигателем,

можно сделать вывод, что оно подлежит ответственности, предусмотренной ч. 1 ст. 12.29 КоАП РФ за нарушение Правил дорожного движения пешеходом, участвующим в процессе дорожного движения, и влечет предупреждение или наложение административного штрафа в размере пятисот рублей.

Очень много разногласий возникает от того, что в Правилах дорожного движения отсутствует термин, обозначающий индивидуальные средства передвижения, оснащенные электродвигателем как транспортное средство. Начнем с первой главы, где закреплены понятия и термины участников дорожного движения. Первое и очень важное понятие, на которое стоит обратить внимание, – это мопед. Мопед – это 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 куб. см, или электродвигатель номинальной максимальной мощностью в режиме длительной нагрузки более 0,25 кВт и менее 4 кВт. К мопедам приравниваются квадрициклы, имеющие аналогичные технические характеристики.

Правоприменительная практика показывает, что в разных субъектах Российской Федерации, данного участника дорожного движения квалифицируют по-разному, например, в мае 2019 г. было отправлено обращение в ГУ МВД России по г. Москве, в котором был поставлен вопрос о правильном использовании самокатов, оснащенных электрическим приводом колес. Управление государственной инспекции безопасности дорожного движения Главного управления Министерства внутренних дел Российской Федерации по городу Москве, отвечая на данное обращение, ссылается на п. 1.2 ПДД, где говорится, что лица, использующие для передвижения электроскутеры и электросамокаты, относятся к пешеходам, потому что по совокупности своих технических и эксплуатационных характеристик электроскутеры, электросамокаты не могут быть отнесены ни к механическим транспортным средствам, ни к велосипедам. Данные лица могут привлекаться к административной ответственности за нарушение ПДД, в частности ст. 12.29 КоАП РФ, ст. 12.30 КоАП РФ.

Опять же, Управление Госавтоинспекции УМВД России по Тюменской области говорит нам о том, что для управления электросамокатом с электродвигателем номинальной максимальной мощностью в режиме длительной нагрузки 0,5 кВт необходимо иметь водительское удостоверение категории «М», также можно управлять транспортным средством категории «М» либо другой категории или подкатегории, при этом обязательная экипировка не требуется, за исключением мотошлема, в случае движения по дорогам.

Соответственно, сотрудники Госавтоинспекции в ряде регионов Российской Федерации, пресекая административные правонарушения в области дорожного движения, совершаемые лицом, использующим для передвижения по дорогам средства индивидуальной мобильности, исходя из технических характеристик этого устройства, приравнивают его либо к водителю мопеда, либо к пешеходу. В частности: если электроскутер имеет двигатель мощностью не более 250 Вт, то лицо, передвигающееся на нем по дорогам, приравнивается к пешеходу, если на электроскутере установлен двигатель мощностью, которая превышает указанное значение, то сотрудники Госавтоинспекции и суды считают его мопедом.

Однако электроскутер мощностью 0,25–4 кВт нельзя отнести к мопедам только на основании параметров мощности. Существует еще Технический регламент Таможенного союза о безопасности колесных транспортных средств, в котором мопеды определены под категорией L1. То есть для понимания, что перед нами мопед, нужна не только табличка с мощностью, но и сертификат.

## **Часть 2. Предложения о развитии законодательства в вопросе о средствах индивидуальных мобильностей как участников дорожного движения**

На протяжении многих лет ведется дискуссия на тему внесения изменений в ПДД и закрепления особенности передвижения электроскутеров как участников дорожного движения. Чтобы обезопасить новое средство передвижения, в Общественной палате РФ в формате круглого стола неоднократно поднимался вопрос о создании средств индивидуальной мобильности, где будут выделены отдельные участники дорожного движения, включая и электроскутеры.

В действующем законодательстве нет выделения в отдельную категорию участников дорожного движения, таких как индивидуальные колесные средства передвижения на электротяге (электроскутеры, электросамокаты, моноколеса, гироскутеры). Как отмечалось ранее, к пешеходам приравниваются лица, которые используют как средство передвижения роликовые коньки, самокаты, а также их аналоги. Отсюда отмечается вывод, что требования к ним предъявляются, как к пешеходам.

Решением всех проблем будет создание средств индивидуальной мобильности, но для начала нужно понять, относится ли данное устройство к транспортным средствам. В ПДД под транспортным средством понимается устройство, предназначенное для перевозки по дорогам людей, грузов или оборудования, установленного на нем. Таким образом, в силу буквального толкования данного термина, средство индивидуальной мобильности не попадает под него, так как «исходя из инструкции к электросамокатам, данное устройство передвижения предназначено для катания в парке, а человек едет по дороге, значит, это не транспортное средство», – такое мнение выразил Председатель Комиссии ОП РФ по безопасности и взаимодействию с ОНК Александр Холодов.

Владимир Соколов, Председатель МОД «Союз Пешеходов», считает, что если средство индивидуальной мобильности не будет являться транспортным средством, то это означает, что он не будет

считаться объектом повышенной опасности, а это приведет к значительным проблемам, во-первых, применению ст. 1079 Гражданского кодекса Российской Федерации в данных правоотношениях. Согласно ст. 1079 ГК РФ, человек, который пострадал в результате наезда от лица, который управлял средством повышенной опасности, имеет право на возмещение вреда здоровью и жизни независимо от того, был ли водитель виноват или нет.

Таким образом, если средство индивидуальной мобильности не будет являться объектом повышенной опасности, то данная норма не будет регулировать возникшие правоотношения между ними. Во-вторых, если средство индивидуальной мобильности не будет входить в категорию транспортных средств, то это позволит данным лицам оставаться безнаказанными за езду в нетрезвом виде, так как пешеход не несет ответственности за это, а тем более он не управляет «средством повышенной опасности», также представляется возможность оставлять место наезда без оказания помощи пострадавшему. Именно такая тенденция внесет значительные изменения в статистику ДТП и уменьшит штрафы, а также компенсации за причинение вреда здоровью и жизни пострадавшего пешехода.

В проекте Минтранса раскрывается официальная трактовка данного термина. Средство индивидуальной мобильности – устройство, предназначенное для передвижения человека посредством использования электродвигателя (электродвигателей) и (или) мускульной энергии человека. В данном проекте поясняются конкретные устройства, которые непосредственно войдут в средства индивидуальной мобильности: скейтборды, гироскутеры, моноколеса, самокаты, электросамокаты, роликовые коньки и иные аналогичные средства. Согласно данному проекту самые значительные поправки коснулись именно раздела 24 ПДД. Данный раздел поменял не только свое название, но и содержательную часть, в него были включены категории лиц, передвигающихся на средствах индивидуальной мобильности, а также определены конкретные места, где разрешено движение на электросамокатах, и их скорость передвижения.

Выделяются три категории лиц по возрасту и местам использования ими СИМ:

– старше 14 лет – в первую очередь должны использовать велосипедные, велопешеходные дорожки, проезжую часть велосипедных зон или велополосы;

– от 7 до 14 лет – зона движения ограничена. Разрешено передвижение только по тротуарам, велосипедным и велопешеходным дорожкам, а также в пределах пешеходных зон;

– до 7 лет – это особая категория, которой запрещается использование СИМ с двигателем без сопровождения взрослых.

Решению данной проблемы в настоящее время уделяется большое внимание законодательных органов значительного количества стран. Вводимые нормы в некоторых странах предлагаются в виде локального эксперимента или временного решения. Единое универсальное решение в настоящий момент отсутствует:

– во Франции изменения в Дорожный кодекс подготовлены с учетом ограничений, ранее введенных в Париже. В 2019 году была введена новая категория транспортных средств – «моторизованное личное транспортное средство»; возраст водителя должен быть не менее 12 лет; движение по тротуару с использованием двигателя запрещено (за исключением случаев, когда это разрешено главой городского поселения); в городах для движения должны использоваться велодорожки и велосипедные полосы, при отсутствии которых разрешается движение по дорогам, на которых действует ограничение скорости – не более 50 км/ч; максимальная скорость движения при этом 20 км/ч, на дорогах с активным пешеходным движением максимальная скорость снижена до 8 км/ч; запрещается ездить на электрических скутерах, максимальная скорость которых превышает 25 км/ч;

– в Швеции запрещено использовать на дорогах общего пользования электросамокаты с электродвигателем мощностью выше 250 Вт, максимальная скорость для движения установлена 20 км/ч;

– в Испании некоторые города запретили использование электросамокатов в пешеходных зонах, готовятся изменения общенациональных правил, включающие запрет движения по тротуарам, ограничение скорости до 25 км/ч, обязательное страхование;

– в Германии на национальном уровне с 15 июня 2019 г.

вступило в силу разрешение на движение по проезжей части электросамокатов, которые отвечают следующим требованиям: наличие руля или стойки определенной высоты, максимальная расчетная скорость не менее 6 км/ч и не более 20 км/ч, постоянная номинальная мощность не более 500 Вт (не более 1400 Вт, если используется гироскопическая стабилизация), соответствие динамических характеристик торможения определенным требованиям; в пределах населенных пунктов такие электросамокаты должны ездить по велосипедным полосам и дорожкам, велопешеходным дорожкам, велосипедным улицам; если такие дорожки и улицы отсутствуют, то разрешено двигаться по проезжей части дорог и жилых зон; по тротуарам и пешеходным зонам разрешено двигаться только при наличии особого дорожного знака; страхование требуется, шлем необязателен;

– в Великобритании ведется подготовка нормативно-правовых изменений, но по действующим правилам электросамокаты запрещены к использованию на дорогах общего пользования;

– в США (Калифорния) разрешается движение по тротуару электросамокатам с максимальной конструктивной скоростью до 20 км/ч и мощностью электродвигателя менее 750 Вт, для допуска на проезжую часть сформулированы технические требования, учитывающие определенные конструктивные особенности, установлен минимальный возраст (16 лет), также установлены скоростные ограничения для различных классов дорог.

С учетом того, что использование современных технических средств индивидуальной мобильности с электродвигателем или без двигателя является достаточно эффективным способом перемещения, требуется урегулировать безопасную интеграцию в пешеходное и велосипедное движения лиц, управляющих техническими средствами индивидуальной мобильности.

Для этого предлагается:

а) регламентировать в содержании ПДД нового участника дорожного движения – лицо, использующее для передвижения средство индивидуальной мобильности;

б) в содержании ПДД в определении термина «пешеход» исключить приравнивание к пешеходам лиц старше 7 лет, «использующих для передвижения роликовые коньки, самокаты и иные аналогичные средства»;

в) ввести новый термин и его определение: «Средство индивидуальной мобильности – устройство, предназначенное для передвижения человека посредством использования электродвигателя (электродвигателей) и (или) мускульной энергии человека (электроскутеры, самокаты, электросамокаты, скейтборды, электроскейтборды, гироскутеры, сегвеи, моноколеса, роликовые коньки и иные аналогичные средства), за исключением велосипедов и инвалидных колясок»;

г) установить преимущество (приоритет) пешеходов во всех случаях совмещенного движения с велосипедистами и лицами, использующими для передвижения средство индивидуальной мобильности (далее – СИМ);

д) установить, что лица в возрасте до 7 лет могут передвигаться на велосипедах и СИМ по тротуарам, пешеходным и велопешеходным дорожкам (на стороне движения пешеходов), пешеходным зонам;

е) установить, что лица в возрасте от 7 до 14 лет, использующие для передвижения СИМ, должны двигаться по тротуарам, пешеходным, велосипедным и велопешеходным дорожкам (на стороне для движения велосипедистов);

ж) установить, что лица старше 14 лет, использующие для передвижения СИМ, должны двигаться по велосипедным полосам, велосипедным и велопешеходным дорожкам, проезжей части велосипедных зон; при отсутствии указанной инфраструктуры возможно движение по тротуарам и пешеходным дорожкам; при отсутствии тротуаров и пешеходных дорожек разрешается движение по обочине; движение по правому краю проезжей части дорог допускается только на дорогах, имеющих ограничение максимальной скорости 60 км/ч, и для средств индивидуальной мобильности, соответствующих определенных техническим требованиям;

з) установить максимальную скорость движения не более 20 км/ч в жилых зонах, велосипедных зонах и на дворовых территориях;

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

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

л) ввести новый дорожный знак 3.35 «Движение лиц на средствах индивидуальной мобильности запрещено» и новые дорожные знаки (таблички) 8.27 «Лица на средствах индивидуальной мобильности», 8.28 «Кроме лиц на средствах индивидуальной мобильности».



Рис. 1. Табличка 8.27 «Лица на средствах индивидуальной мобильности»



Рис. 2. Табличка 8.28 «Кроме лиц на средствах индивидуальной мобильности»



Рис. 3. Дорожный знак 3.35 «Движение лиц на средствах индивидуальной мобильности, запрещено»

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Увеличение интенсивности движения в крупных мегаполисах страны вынуждает участников дорожного движения использовать для передвижения по городу на короткие дистанции новые электрические средства передвижения, использование которых является более экологически целесообразным и менее экономически затратным, чем использование механических транспортных средств. Однако участие в дорожном движении подобных устройств повысило аварийность на дорогах Российской Федерации, а также высветило проблемы неподготовленности как правовой системы, так и дорожной инфраструктуры.

В ходе исследования определено, что действующие нормативно-правовые акты не регулируют такого участника дорожного движения, как электросамокат.

С учетом того, что использование современных технических средств индивидуальной мобильности с электродвигателем или без двигателя является достаточно эффективным способом перемещения, требуется урегулировать безопасную интеграцию в пешеходное и велосипедное движения лиц, управляющих техническими средствами индивидуальной мобильности.

Представленные выводы могут быть использованы преподавателями образовательных организаций МВД России, а также территориальными подразделениями МВД России в части практического применения и реализации законодательства об административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения в целях обеспечения надлежащего уровня производства по делам об административных правонарушениях в данной области общественных отношений.

## СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 9 месяцев 2021 года: информационно-аналитический обзор. – М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2021. 39 с. [Электронный ресурс]. – URL: <https://media.mvd.ru/files/embed/2256058>.
2. Из выступления Президента Российской Федерации В. В. Путина на заседании президиума Государственного совета по вопросам безопасности дорожного движения от 14 марта 2016 г. // Официальный сайт Президента Российской Федерации. [Электронный ресурс]. – URL: <http://www.kremlin.ru/events/president/news/51506>.
3. Послание Президента Российской Федерации В. В. Путина Федеральному Собранию Российской Федерации от 15 января 2020 г. // Российская газета. 2020. 16 января.
4. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ [Электронный ресурс]. – URL: <http://www.consultant.ru>.
5. Постановление Правительства РФ от 23 октября 1993 г. № 1090 «О Правилах дорожного движения» (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения») [Электронный ресурс]. – URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_2709](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_2709).
6. 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. [Электронный ресурс]. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/personalnye-elektricheskie-sredstva-peredvizheniya-maloy-moschnosti-problemy-i-perspektivy-opredeleniya-poryadka-uchastiya-v/viewer>.
7. 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). [Электронный ресурс]. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/pravovye-problemy-obespecheniya-bezopasnosti-lichnosti-na-transporte-v-usloviyah-ispolzo-vaniya-individualnogo-elektrotransporta>.

8. Казаченок В. В. Средства индивидуальной мобильности: вопросы правового регулирования / В. В. Казаченок // Вестник Казанского юридического института МВД России. – 2021. – № 2 (44). [Электронный ресурс]. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/sredstva-individualnoy-mobilnosti-voprosy-pravovogo-regulirovaniya/viewer>.

9. Белкин Р. С. Криминалистическая энциклопедия / Р. С. Белкин. – М.: Мегатрон XXI, 2000.

10. Числов А. И. Вопросы, связанные с определением правового статуса участников дорожного движения, использующих электрические средства передвижения / А. И., Числов А. А. Поделякин // Гуманитарные, социально-экономические и общественные науки. – 2019. – № 12. [Электронный ресурс]. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/voprosy-svyazannye-s-opredeleniem-pravovogo-statusa-uchastnikov-dorozhnogo-dvizheniya-ispolzuyuschih-elektricheskie-sredstva/viewer>.

## СОДЕРЖАНИЕ

Введение .....	3
Часть 1. Правовое регулирование участия в дорожном движении лиц, передвигающихся на электрических средствах передвижения (электроскутерах) .....	6
Часть 2. Предложения о развитии законодательства в вопросе о средствах индивидуальных мобильностей как участников дорожного движения .....	16
Заключение.....	23
Список использованных источников .....	24

КУДРЯВЦЕВ Борис Александрович  
КОНОВАЛОВА Оксана Александровна  
САВРАСКИН Сергей Николаевич

Проблематика правового регулирования  
участия в дорожном движении лиц,  
передвигающихся на электрических  
средствах передвижения (электроскутерах)

*Методические рекомендации*

Редактура *Г. Р. Кудояровой*  
Компьютерная верстка *Д. Е. Звездиной*

Подписано в печать 26.12.2022. Формат 60x84 1/16  
Печать трафаретная. Бумага офисная  
Усл. печ. л. 2,0. Уч.-изд. л. 1,8  
Тираж 58 экз. Заказ № 88

Типография научно-исследовательского  
и редакционно-издательского отдела  
Уральского юридического института МВД России

620057, Екатеринбург, ул. Корепина, 66