

**Проблемы определения административно-правового статуса лиц,  
использующих для передвижения электросамокаты, сигвеи и иные  
современные технические средства**

**Научный руководитель – Абдулазизова Фатима Гасановна**

*Дулигов Арби Салимович*

*Студент (специалист)*

Российская правовая академия МЮ РФ, Северо-Кавказский филиал, Юридический  
факультет, Махачкала, Россия  
*E-mail: duligova005@mail.ru*

Появление на улицах городов людей на электросамокатах, моноколесах, сигвеях, гироскутерах и даже джамперах, превратившихся из спортивного инвентаря в доступное средство передвижения, перешло из разряда экзотики в повседневную реальность. Возможность реализовывать потребность в перемещении с минимальными для себя экономическими затратами использует все большее количество участников дорожного движения. Однако одновременно с повышением мобильности пешеходов растут и дорожные риски, неразрывно связанные с дорожно-транспортными происшествиями. Прогрессивный портативный «транспорт» не слишком хорошо вписывается в существующую дорожную среду. Движение по тротуару со средней скоростью пешеходного потока, как правило, не соответствует желанию лица, использующего техническое устройство достичь конечной точки своего маршрута в минимальный временной промежуток. Увеличение скорости (особенно на электросамокатах и сигвеях) нередко представляет опасность уже для обычных пешеходов. Пытаясь использовать скоростные преимущества мобильных устройств, участники дорожного движения выезжают на проезжую часть. Однако передвигаясь по краю проезжей части (а иногда и вдоль линий дорожной разметки, разделяющей транспортные потоки) лица, управляющие сигвеями, самокатами и другими аналогичными устройствами значительно повышают риск попадания под колеса автотранспорта. В этой связи государство столкнулось с необходимостью определения безопасной схемы движения для таких лиц и уточнения их правового статуса.

Не смотря на то, что задача определить правовое положение участников дорожного движения, использующих для перемещения по тротуарам и проезжей части моноколеса, электросамокаты и другие современные технические средства передвижения, в большинстве стран стала актуальной практически одновременно, единого подхода к определению административно-правового статуса таких лиц, в мировой практике нет. Как отмечает С.А. Сойников, вводимые нормы в ряде стран «предлагаются в виде локального эксперимента или временного решения» [1, с. 216-219].

Так, например, в Великобритании использование сигвеев и гироскутеров разрешено только на частных территориях[2]. В Германии перемещение на гироскутерах и одноколесных устройствах возможно исключительно в парках, а на электросамокатах (отвечающим определенным техническим требованиям, в числе которых максимальная расчетная скорость от 6 до 20 км/ч) - по велосипедным дорожкам и улицам в пределах городов при наличии страховки<sup>2</sup>. В Нидерландах пользователи сигвеев, электросамокатов, моноколес могут двигаться по тротуарам и велодорожкам, однако скорость движения не должна превышать 25 км/ч<sup>3</sup>.

В Российской Федерации с 2017 года ведутся активные дискуссии относительно статуса лиц, появляющихся в городской дорожной среде на таком индивидуальном «транспорте». Действующая редакция правил дорожного движения Российской Федерации (далее ПДД)

четкого ответа на поставленный вопрос не дает. Исследуя вопросы законодательного регулирования использования современных технических средств передвижения, Ю.Н. Калужный отмечает возможность отнесения моноколес, сигвеев, гироскутеров, электронных самокатов к категории транспортных средств [3].

Отдельные проблемы законодательного регулирования общественных отношений, связанных с управлением рассматриваемых видов электротранспорта, способствовали возможности зафиксировать за два месяца активного использования ими (апрель-май 2019 года) 32 дорожно-транспортных происшествия, из которых в 25 случаях пострадали дети [4]. Указанная статистика наглядно показывает необходимость принятия действенных мер законодательного, организационного и иного характера, направленного на недопущение подобных происшествий.

Таким образом, развитие технических средств передвижения и активное их вовлечение в сферу дорожного движения, связанное с использованием отдельных видов электрического транспорта, неоднозначность практики применения положений законодательства, регламентирующего порядок и условия дорожного движения показывают необходимость детализации и корректировки нормативно-правовых актов, регламентирующих правоотношения связанные с использованием моноколес, сигвеев, гироскутеров, электронных самокатов и др.

По нашему мнению, некоторые устройства, оборудованные электродвигателем и попадающие под определение средств индивидуальной мобильности, следует исключить из указанной группы и отнести (или приравнять) к категории транспортных средств (мопедов), прописав в правовой норме диапазон технических характеристик таких устройств и обязав использовать средства индивидуальной защиты. И так СИМ скорость которых превышает 50 км/ч, нужно приравнять к мопедам, а устройства со средней скоростью 20-25 км/ч к категории велосипедисты.

Так же необходимо обязать лиц использующих данные устройства получению водительских прав. Права на электросамокат категории «М» можно получить путем обучения в автошколе. Лицо будет сдавать такой же теоретический экзамен, как и остальные, отличаться будет только практическая часть. Для получения прав необходимо соблюдать такие условия:

1. Возраст старше 16 лет;
2. Наличие справки о состоянии здоровья (нужно пройти медицинскую комиссию);
3. Прохождение обучения и сдача соответствующего экзамена в лицензированной автошколе.

О категории «М» еще мало кто знает, поэтому спрос на данный курс минимальный. Еще одной причиной является его стоимость, которая ничем не отличается от остальных. Поэтому многие получают категорию «В» или совмещают получение нескольких категорий, что является допустимым.

Определить административную ответственность за вождение без прав:

1. оплата штрафа в размере от 5 до 15 тыс. рублей;
2. запрет на управление транспортным средством на определенный период;
3. доставка электросамоката на штрафстоянку.

Так же мы предлагаем при сертификации данных устройств маркировать определенными метками, на которых будет информация о мощности двигателя.

## Источники и литература

- 1) Сойников С.А. Особенности определения административно-правового статуса участников дорожного движения, использующих современные технические средства пе-

редвижения (средства индивидуальной мобильности). Вестник экономической безопасности. 2020. № 1. С. 216-219

- 2) Hoverboard' scooters are illegal to ride in public due to Segway rules, police say [Электронный ресурс] // Режим доступа: <http://www.telegraph.co.uk/technology/news/11926027/Hoverboardscooters-are-illegal-to-ride-in-public-police-say.html>
- 3) Калюжный Ю.Н. Современные проблемы законодательного регулирования использования отдельных видов электротранспорта // ВВ: Административное право и практика администрирования. – 2019. – № 5. – С. 27 – 33. URL: [https://nbpublsh.com/library\\_read\\_article.php?id=30729](https://nbpublsh.com/library_read_article.php?id=30729)
- 4) Electrotranssport.ru [Электронный ресурс] // Режим доступа: <https://electrotranssport.ru/elektroskutery/elektromoped-spyrus-storm>