

К ВОПРОСУ О НЕОПРЕДЕЛЕННОСТЯХ В ПРАВОВОМ СТАТУСЕ ЛИЦА, ИСПОЛЬЗУЮЩЕГО ДЛЯ ПЕРЕДВИЖЕНИЯ СРЕДСТВА ИНДИВИДУАЛЬНОЙ МОБИЛЬНОСТИ, КАК СУБЪЕКТА АДМИНИСТРАТИВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ

Т. П. Пестова, pestovatp@susu.ru

Южно-Уральский государственный университет, г. Челябинск, Россия

Аннотация. Цель работы – выявление неопределенностей в правовом статусе лиц, использующих для передвижения средства индивидуальной мобильности (далее – СИМ), как субъектов административной ответственности. Системный анализ правовых актов, определяющих содержание правового статуса указанной категории субъектов, позволил автору обнаружить технико-юридические дефекты, проявляющиеся в отсутствии точного и полного нормативно-правового установления отдельных составляющих правового статуса лиц, использующих для передвижения СИМ, как субъектов административной ответственности: пробелы в нормах КоАП РФ, устанавливающих административную ответственность для лиц, использующих СИМ; коллидирующие нормы, устанавливающие содержание категорий «водитель», «транспортное средство», «механическое транспортное средство», «средство индивидуальной мобильности».

Автор вносит ряд аргументированных предложений по усовершенствованию норм действующего законодательства, устанавливающих содержание правового статуса лиц, использующих для передвижения СИМ, как субъектов административной ответственности: понижение возраста административной ответственности для лиц, использующих СИМ; установление для таких лиц, основных альтернативных административных наказаний (предупреждение, административный штраф, административный арест) и дополнительных (лишение права управления транспортным средством, административный запрет использования для передвижения СИМ); отнесение к механическим транспортным средствам СИМ, максимальная мощность электродвигателя которых составляет более 0,25 кВт, а максимальная конструктивная скорость более 25 км/ч, и причисление СИМ с указанной технической характеристикой к категории транспортных средств «М», на управление которыми предоставляется специальное право.

Ключевые слова: безопасность дорожного движения, административное правонарушение, административная ответственность, средства индивидуальной мобильности, транспортное средство, неопределенность в правовом статусе.

Для цитирования: Пестова Т. П. К вопросу о неопределенностях в правовом статусе лица, использующего для передвижения средства индивидуальной мобильности, как субъекта административной ответственности // Вестник ЮУрГУ. Серия «Право». 2025. Т. 25. № 1. С. 67–75. DOI: 10.14529/law250111.

Original article
DOI: 10.14529/law250111

ON THE QUESTION OF UNCERTAINTIES IN THE LEGAL STATUS OF A PERSON USING MEANS OF INDIVIDUAL MOBILITY AS A SUBJECT OF ADMINISTRATIVE LIABILITY

T. P. Pestova, pestovatp@susu.ru

South Ural State University, Chelyabinsk, Russia

Abstract: The purpose of the work is to identify uncertainties in the legal status of persons using personal mobility vehicles (hereinafter referred to as PMV) for transportation as subjects of administrative liability.

A systematic analysis of legal acts defining the content of the legal status of this category of subjects allowed the author to discover technical and legal defects that manifest themselves in the absence of an accurate and complete regulatory and legal establishment of individual components of the legal status of persons using PMV for transportation as subjects of administrative liability: gaps in the norms of the Code of Administrative Offenses of the Russian Federation establishing administrative liability for persons using PMV; conflicting norms establishing the content of the categories "driver", "vehicle", "mechanical vehicle", "personal mobility vehicle".

The author makes a number of reasoned proposals for improving the norms of the current legislation establishing the content of the legal status of persons using SIM for transportation as subjects of administrative responsibility: lowering the age of administrative responsibility for persons using SIM; establishing for such persons the main alternative administrative penalties (warning, administrative fine, administrative arrest) and additional (deprivation of the right to drive a vehicle, administrative ban on using SIM for transportation); classification as mechanical vehicles of the type SIM, the maximum power of the electric motor of which is more than 0.25 kW, and the maximum design speed of which is more than 25 km/h, and classification of SIM with the specified technical characteristics as category of vehicles "M", for the control of which a special right is granted.

Keywords: road safety, administrative offence, administrative liability, personal mobility aids, vehicle, uncertainty of legal status.

For citation: Pestova T. P. On the question of uncertainties in the legal status of a person using means of individual mobility as a subject of administrative liability. *Bulletin of the South Ural State University. Series "Law"*. 2025. vol. 25. no. 1. pp. 67–75 (in Russ.) DOI: 10.14 529/law250111.

Одной из ключевых составляющих современной транспортной подвижности населения, развивающейся весьма и весьма динамично, является микромобильность, под которой понимается «способ перемещения граждан с применением средств индивидуальной мобильности» (абз. 20 Раздела 1 Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года, утвержденной распоряжением Правительства РФ от 27 ноября 2021 г. № 3363-р). Популяризация средств индивидуальной мобильности (далее – СИМ) началась в начале 2000-х гг., и в настоящее время они становятся все более востребованными во многих странах мира, включая Россию [6]. Так, в 2023 году в России только пользователями услуг кикшеринга (а это 21 млн человек (+15,5% по сравнению с 2022 годом) было совершено 211,7 млн. поездок (+104,5 % по сравнению с 2022 годом) [13]. Таким образом, тренд на микромобильность с каждым годом набирает оборот.

Примечательно, что СИМ расценивается не только как «средство развлечения, но и как одно из самых доступных транспортных средств» [11], которое является альтернативной личному и общественному транспорту при осуществлении «коротких поездок». Помимо доступности СИМ как транспортного средства, переход на микромобильность имеет массу и других плюсов, особенно для го-

родской транспортной инфраструктуры. Перемещение граждан с применением СИМ позволяет в том числе повысить скорость движения общественного транспорта, уменьшить нагрузку на улично-дорожную сеть, сократить затраты времени на передвижение с использованием СИМ (в цепочке время пути сокращается до 15 минут; в год экономия времени может составить до 70 часов) [9], снизить объем выбросов парниковых газов в атмосферу, повысить доступность спортивных и культурных объектов [7].

Но наряду с растущей популярностью СИМ, к сожалению, наблюдается прогрессивная динамика роста всех основных показателей аварийности с участием пользователей СИМ. Представляем три показателя аварийности с участием СИМ за период с 2021 по 2023 гг. [3, 4, 5].

1. Общее количество ДТП с участием СИМ: 2021 – 672 (+67,5 %); 2022 – 941 (+40 %); 2023 – 3 100 (+229,4 %).

2. Кол-во погибших: 2021 – 20 (+185,7 %); 2022 – 19 (-5%); 2023 – 43 (+126,3 %).

3. Ранено: 2021 – 704 (+67,2%); 2022 – 976 (+38,6%); 2023 – 3 177 (+225,5%).

Достаточно широко распространены такие ДТП с участием СИМ, как «столкновение, наезд на движущийся и стоящий автотранспорт, падение с мобильного электротранспорта в результате неумелого управления СИМ

или неудовлетворительного состояния проезжей части, наезд на пешехода и др.» [12, с. 57]. Таким образом, СИМ вовсе не является безопасным транспортным средством, и «если посчитать удельное число пострадавших на 100 тыс. СИМ и на 100 тыс. автомобилей, то оно практически одинаково» [2].

Аварийность с участием СИМ зачастую является следствием не только организационных и технических проблем в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, но и противоправности участников дорожного движения, в том числе лиц, использующих для передвижения СИМ. Так, «в 2023 году в отношении пользователей СИМ было возбуждено более 66 тыс. дел об административных правонарушениях» [10, с. 24].

Поэтому одной из первостепенных задач в сфере обеспечения безопасности дорожного движения является использование такого механизма правового регулирования общественных отношений в обозначенной сфере деятельности, который бы мог если не исключить, то минимизировать возможные угрозы безопасности дорожного движения с участием СИМ. Причем немаловажным компонентом данного механизма должны выступать нормы института административной ответственности, в том числе нормы, устанавливающие правовой статус лиц, использующих для передвижения СИМ, как субъектов административной ответственности. Но в настоящее время в правовом статусе указанной категории лиц присутствует целый ряд неопределенностей, которые вызваны в том числе несовершенством законодательства об административных правонарушениях, тогда как именно определенность – одно из важнейших свойств права, представляющее собой «точное, полное и последовательное закрепление и реализацию в праве нормативной правовой воли» [8, с. 7].

Неопределенность правового статуса лиц, использующих для передвижения СИМ, «приводит к латентным правонарушениям в данной сфере, снижению ее защищенности» [1, с. 410], к неэффективному решению законодательством об административных правонарушениях стоящих перед ним задач по охране и защите правоотношений в такой сфере государственного управления, как обеспечение безопасности дорожного движения, и по предупреждению совершения лицами, использующими для передвижения СИМ, адми-

нистративных правонарушений в области дорожного движения.

Во-первых, в нормах КоАП РФ отсутствует понятие «лицо, использующие для передвижения СИМ». Следовательно, возникает вопрос: к какой категории специальных субъектов административной ответственности следует причислять лиц, использующих для передвижения СИМ: к пешеходам, к водителям или иным участникам дорожного движения? То есть в данном случае имеет место технико-юридический дефект, проявляющийся в отсутствии точного и полного нормативно-правового установления правового статуса лиц, использующих для передвижения СИМ, как субъектов административной ответственности.

Лица, использующие для передвижения СИМ, – это относительно новые участники дорожного движения, которые до 1 марта 2023 г. приравнивались к пешеходам как «лица, использующие для передвижения самокаты и иные аналогичные средства» (п. 1.2 ПДД в ред. от 31 декабря 2020 г.). В настоящее время, согласно п. 1.2 ПДД (в ред. от 19 апреля 2024 г.) лица, использующие для передвижения СИМ, приравниваются к пешеходам только в случае, когда лицо «ведет» СИМ, а не использует СИМ для передвижения, поскольку в данной ситуации отсутствует «управление транспортным средством, то есть целенаправленное воздействие на него лица, в результате которого транспортное средство перемещается в пространстве (вне зависимости от запуска двигателя)» (п. 2 Постановления Пленума Верховного Суда РФ от 25 июня 2019 г. № 20 «О некоторых вопросах, возникающих в судебной практике при рассмотрении дел об административных правонарушениях, предусмотренных главой 12 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях» (далее – ППВС РФ № 20)). Соответственно, лица, использующие для передвижения СИМ, приравненные к пешеходам, являются субъектом административной ответственности при совершении, например, таких административных правонарушений, как нарушение ПДД пешеходом (ч. 1 ст. 12.29 КоАП РФ), нарушение ПДД пешеходом, повлекшее создание помех в движении транспортных средств либо причинение легкого или средней тяжести вреда здоровью потерпевшего (ст. 12.30 КоАП РФ).

Возможно ли причислить лица, использующие для передвижения СИМ, к такой категории субъектов административной ответственности, как водители?

Если брать во внимание положения ПДД, то лица, использующие для передвижения СИМ, являются водителями, то есть лицами, управляющими СИМ как не механическим транспортным средством. Такие выводы можно сделать, анализируя дефинитивные нормы п. 1.2 ПДД, закрепляющие понятия «водитель», «транспортное средство», «средство индивидуальной мобильности».

В КоАП РФ отсутствует дефинитивная норма, закрепляющая понятие «водитель». Устранил данный пробел Пленум Верховного Суда РФ, по сути, закрепив в п. 1 ППВС РФ № 20 содержание легальной дефиниции «водитель». Итак, при рассмотрении дел об административных правонарушениях, предусмотренных гл. 12 КоАП РФ, водителем признается:

1) лицо, получившее в установленном законом порядке право управления транспортными средствами;

2) иное лицо, управляющее транспортным средством, в том числе не имеющее права управления всеми или отдельными категориями (подкатегориями) транспортных средств либо лишенное такого права;

3) лицо, находящееся за рулем буксируемого транспортного средства, за исключением случаев, когда конструкция жесткой сцепки обеспечивает при прямолинейном движении следование буксируемого транспортного средства по траектории буксирующего;

4) погонщик, ведущий по дороге вьючных, верховых животных или стадо, а также водитель гужевой повозки (саней).

Относительно дефиниции «транспортное средство»: если в ПДД в норме, определяющей содержание указанного понятия, акцентируется внимание на функциональной принадлежности транспортного средства как объекта, участвующего в дорожном движении, то в примечании к ст. 12.1 КоАП РФ при определении транспортного средства приводится, по сути, ограниченный перечень видов объектов, которые квалифицируются как транспортные средства, и их характеристики (технические, административно-организационные).

Следует отметить, что при решении правоприменителями вопроса о сфере действия

данной дефинитивной нормы возникает проблема, которая вызвана коллизией между примечанием к ст. 12.1 КоАП РФ («под транспортным средством в настоящей статье следует понимать...») и п. 2 ППВС РФ № 20 («под транспортными средствами в главе 12 КоАП РФ понимаются...»). Такая правовая неопределенность позволила судам в ряде случаев сделать вывод о том, что характеристики транспортного средства, которые приводятся в примечании к ст. 12.1 КоАП РФ, относятся только к применению указанной статьи (см., например, постановление Первого кассационного суда общей юрисдикции от 31 марта 2023 г. № 16-1840/2023). Полагаем, что использование буквальной интерпретации в данном случае является ошибочным. Такие выводы можно сделать, анализируя разъяснения Верховного Суда РФ по вопросам, возникающим в судебной практике при рассмотрении дел об административных правонарушениях, предусмотренных гл. 12 КоАП РФ (ППВС РФ № 20).

Итак, дефинитивная норма, закрепляющая содержание понятия «транспортное средство» в примечании к ст. 12.1 КоАП РФ, расширительному толкованию не подлежит (п. 2 ППВС РФ № 20). И, если следовать данному разъяснению Верховного Суда РФ, то можно сделать вывод, что СИМ (по смыслу норм гл. 12 КоАП РФ) не относится к транспортному средству, но относится к иным средствам передвижения. Соответственно, лица, управляющие «иными средствами передвижения» под категорию «водитель» не подпадают. Придерживаясь указанных выше разъяснений, суды прекращают производство по делу на основании п. 2 ч. 1 ст. 24.5 КоАП РФ (за отсутствием состава правонарушения) (см., например, постановление Шестого кассационного суда общей юрисдикции от 14 ноября 2023 г. № 16-6696/2023).

В то же время Судебная коллегия по административным делам Верховного Суда РФ в своем решении от 30 марта 2022 г. № АК-ПИ22-66 отметила, что «в течение последних лет участились случаи использования лицами для передвижения СИМ, технические характеристики которых находятся в пределах пороговых значений для мопеда или мотоцикла, причем конструктивные и технические особенности таких средств предопределяют высокую степень опасности причинения вреда жизни и здоровью граждан». Возможно, с

учетом данных разъяснений суды, принимая также во внимание положения ГОСТ Р 70514-2022, в ряде случаев все-таки определяли СИМ как транспортное средство (механическое!), когда «по своим техническим характеристикам электросамокат не мог быть отнесен в соответствии с ГОСТ Р 70514-2022 к СИМ», и, соответственно, лицо, управляющее электросамокатом приравнивали к водителям (см., например, постановления Седьмого кассационного суда общей юрисдикции от 15 июня 2023 г. № 16-2673/2023, от 17 ноября 2023 г. № 16-5299/2023 и от 15 января 2024 г. № 16-9/2024, постановление Третьего кассационного суда общей юрисдикции от 5 февраля 2024 г. № 16-362/2024).

Полагаем, что возникшая коллизия между указанными выше правовыми актами не позволяет обеспечить единство практики их применения, что отрицательно сказывается на качестве правового регулирования общественных отношений в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.

Анализируя судебную практику, мы пришли к выводу о том, что уполномоченные субъекты административной юрисдикции при привлечении к административной ответственности лиц, использующих для передвижения СИМ, квалифицируют их деяния и как «иных лиц, непосредственно участвующих в процессе дорожного движения», «иных участников дорожного движения», например, по ч. 2 и 3 ст. 12.29, ч. 1, 2, 3 ст. 12.30 КоАП РФ.

Приведем несколько примеров.

Так, в нарушение п. 24.8 ПДД РФ гр-н П. пересекал проезжую часть дороги по пешеходному переходу, передвигаясь на электросамокате (не спешил). За совершение административного правонарушения, предусмотренного ч. 2 ст. 12.29 КоАП РФ, гр-н П. был привлечен к административной ответственности (см. решение Тверского районного суда г. Москвы от 5 декабря 2023 г. № 7-10420/2024).

Гр-н Н., передвигаясь на электросамокате, в нарушение п. 24.6 ПДД РФ при движении по тротуару подверг опасности и создал помеху для движения пешехода, совершил на него наезд и причинил телесные повреждения, которые согласно заключению эксперта, повлекли вред здоровью средней тяжести. Данное противоправное деяние было квалифицировано по ч. 2 ст. 12.30 КоАП РФ (решение Бабушкинского районного суда г. Москвы от 21 декабря 2023 г. № 7-9966/2024).

Думается, что подобное усмотрение субъектов административной юрисдикции хотя и является более логичным и соответствует такому принципу административной ответственности, как принцип законности, но и оно не всегда позволяет в полной мере достичь цели административного наказания (превентивную, воспитательную, карательную и пр.) и реализовать, в частности, такой принцип административной ответственности, как принцип справедливости.

Например, за управление транспортным средством водителем, находящимся в состоянии опьянения, если такие действия не содержат уголовно наказуемого деяния (ч. 1 ст. 12.8 КоАП РФ), предусмотрены такие меры административного наказания, как административный штраф в размере 30 тыс. руб. (основное наказание) и лишение права управления транспортными средствами (дополнительное наказание), а за нарушение ПДД лицом, непосредственно участвующим в процессе дорожного движения, совершенное в состоянии опьянения (ч. 3 ст. 12.29 КоАП РФ), – административный штраф в размере от 1 тыс. до 1,5 тыс. руб., тогда как общественная вредность у рассматриваемой категории правонарушений если и не идентична, то весьма схожа: правонарушение может причинить вред охраняемым нормами КоАП РФ общественным отношениям в сфере государственного регулирования организации дорожного движения, а также безопасности дорожного движения.

Парадоксальная ситуация складывается и в тех случаях, когда положения гл. 12 КоАП РФ, по сути, не могут в полной мере обеспечить охрану целого ряда норм ПДД, закрепляющих обязанности водителей транспортного средства, в том случае, когда лица, использующие для передвижения СИМ (по смыслу ПДД), приравниваются к водителям (например, нормы, закрепляющие обязанности водителя при ДТП, когда водитель причастен к нему (п. 2.5 ПДД), в том числе, когда при ДТП погибли или ранены люди (п. 2.6 ПДД) или вред причинен только имуществу (п. 2.6.1 ПДД). Но поскольку СИМ, по смыслу КоАП РФ, не является транспортным средством, а лицо, использующие для передвижения СИМ, не приравнивается к водителю, то и привлечь к административной ответственности по ст. 12.27 КоАП РФ указанную категорию лиц, за невыполнение обязанностей в связи с ДТП

невозможно, поскольку специальным субъектом ответственности здесь выступает именно водитель транспортного средства.

Аналогичная ситуация и с нормами ПДД, которые устанавливают ограничения и запреты для лиц, использующих для передвижения СИМ. Например, согласно п. 24.6 ПДД движение лиц, использующих для передвижения СИМ, разрешается со скоростью не более 25 км/ч (тогда как в настоящее время современные модели СИМ могут развить скорость до 80–100 км/ч!). Но квалифицировать противоправное деяние лица, использующего для передвижения СИМ, по ст. 12.9 КоАП РФ опять-таки невозможно по причине того, что СИМ (по смыслу КоАП РФ) не относится к транспортному средству. Как в первом, так и во втором примерах, административные правонарушения можно квалифицировать по ч. 2 ст. 12.29 КоАП РФ, но в этом случае мы возвращаемся к указанной выше проблеме – низкая вероятность достижения целей административного наказания и реализации принципа справедливости.

Полагаем, что восполнить пробелы в правовом статусе лиц, использующих для передвижения СИМ, как субъектов административной ответственности, должны такие нормы КоАП РФ, которые бы закрепляли специальные составы административных правонарушений, где субъектом противоправного деяния является именно лицо, использующее для передвижения СИМ, тем самым были бы обеспечены дифференциация и конкретизация мер административного наказания указанных лиц.

17 апреля 2024 г. в ГД РФ был внесен проект федерального закона «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях» (далее – проект федерального закона № 604809-8), который, как указано в тексте пояснительной записки, «подготовлен в целях повышения эффективности мер по предупреждению и пресечению нарушений ПДД лицами, использующими для передвижения СИМ». Разработчики законопроекта предлагают установить административную ответственность для лиц, использующих для передвижения СИМ, например, за управление СИМ в состоянии опьянения, за превышение установленной скорости движения СИМ, за нарушение требований к перевозке грузов (буксировки), за нарушение правил перевозки людей, за нару-

шение ПДД или правил эксплуатации СИМ, повлекшее причинение легкого или средней тяжести вреда здоровью потерпевшего, за невыполнение требования об остановке СИМ, за невыполнение лицом, использующим для передвижения СИМ, требования о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения, за невыполнение обязанностей в связи с ДТП, за нарушение ПДД, повлекшее создание помех в движении транспортных средств, и т.д.

При всей своей прогрессивности данный законопроект все-таки содержит ряд недостатков, которые не позволяют в полной мере обеспечить достижение тех целей, которые были обозначены разработчиками законопроекта.

Так, в официальном отзыве Правительства РФ на законопроект было отмечено, что проектируемые составы административных правонарушений не в полной мере соотносятся с положениями ПДД, определяющими обязанности и запреты для лиц, использующих для передвижения СИМ; размер предусмотренного законопроектом административного штрафа за нарушение ПДД для лиц, использующих для передвижения СИМ, не соотносится со степенью общественной вредности соответствующих правонарушений; не достаточно проработаны вопросы реализации положений законопроекта в части способов фиксации соответствующих правонарушений и их пресечения; не закреплено право сотрудников полиции пресекать данные правонарушения и привлекать виновных лиц к административной ответственности по обращениям граждан или при непосредственном обнаружении таких правонарушений.

В заключении Комитета по государственному строительству и законодательству ГД РФ на проект федерального закона № 604809-8 также были обозначены положения, которые требуют проработки (не все представленные меры административной ответственности за отдельные правонарушения в полной мере соотносятся между собой по степени их общественной вредности; представляется не достаточно ясным механизм привлечения к административной ответственности за нарушение скоростного режима СИМ в случае совершения данного правонарушения на тротуарах и пешеходных дорожках; так как СИМ используются без государственных регистрационных номеров (при этом большая участь

СИМ не оборудована приборами измерения скорости), то это может существенно затруднить на практике как соблюдение скоростного режима указанными участниками дорожного движения, так и отдельные аспекты привлечения к административной ответственности; не в достаточной степени проработан механизм привлечения к административной ответственности лиц, управляющих СИМ, при передаче полномочий органам исполнительной власти субъектов Российской Федерации).

Правовое управление аппарата ГД РФ в своем заключении на проект федерального закона № 604809-8 к его недостаткам отнесло следующее: невозможность применения в отношении СИМ порядка рассмотрения дела об административном правонарушении по правилам ч. 3 ст. 28.6 КоАП РФ; отсутствие превентивного воздействия предлагаемого законопроектом правового регулирования на лиц, нарушающих ПДД при использовании СИМ, не достигших 16 лет.

В целом же проект федерального закона № 604809-8 все-таки мог бы способствовать конкретизации правового статуса лица, использующего для передвижения СИМ, как субъекта административной ответственности. Вместе с тем, на наш взгляд, есть еще целый ряд проблемных вопросов касательно правового статуса указанной категории лиц, которые не были охвачены указанным законопроектом.

Во-первых, это возраст административной ответственности лиц, использующих для передвижения СИМ. Согласно ч. 1 ст. 2.3 КоАП РФ административной ответственности подлежит лицо, достигшее к моменту совершения административного правонарушения возраста 16 лет. Но возникает вопрос относительно обеспечения нормами КоАП РФ норм ПДД, закрепляющих общие запреты и ограничения для СИМ, которые применяются к любым транспортным средствам, и специальные, связанные именно с движением СИМ, когда данные запреты и ограничения не соблюдают граждане в возрасте 14–15 лет.

В связи с этим мы полагаем, что в целях обеспечения профилактики административных правонарушений в области дорожного движения необходимо установить административную ответственность для лиц, использующих для передвижения СИМ, по наступлении возраста 14 лет и внести соответ-

ствующее изменение в ч. 1 ст. 2.3 КоАП РФ, поскольку в возрасте 14–15 лет граждане вполне способны отдавать отчет своему поведению, совершаемым поступкам, в том числе и противоправным.

Во-вторых, это меры административного наказания лицам, использующим для передвижения СИМ, за совершение административных правонарушений в области дорожного движения. Полагаем, что не следует ограничиваться только административным штрафом, который предлагают установить как меру административного наказания разработчики проекта федерального закона № 604809-8. В целях должной реализации принципов дифференциации и индивидуализации административного наказания за отдельные административные правонарушения в области дорожного движения, совершаемые лицами, использующими для передвижения СИМ, важно применять основные альтернативные административные наказания (предупреждение, административный штраф, административный арест) и дополнительное (лишение права управления транспортным средством). Например, за управление СИМ в состоянии опьянения возможно было бы установить административный штраф как основное административное наказание, а лишение права управления транспортными средствами – как дополнительное; в случае повторного совершения данного правонарушения – административный арест или наложение административного штрафа на лиц, в отношении которых в соответствии с КоАП РФ не может применяться административный арест.

Думаем, что целесообразно также установить новый вид дополнительного административного наказания – административный запрет использования для передвижения СИМ. Например, за нарушение ПДД, повлекшее причинение средней тяжести вреда здоровью потерпевшего, возможно было бы наказывать наложением административного штрафа (основное административное наказание) и установлением административного запрета использования для передвижения СИМ (дополнительное административное наказание).

В-третьих, это коллизия между нормативными правовыми актами (КоАП РФ, Федеральному закону «О безопасности дорожного движения», ПДД и ГОСТ Р 70514-2022), а также коллизия между указанными норма

тивными правовыми актами и ППВС РФ в вопросе определения категории «транспортное средство».

Как уже было отмечено выше, конструктивные и технические особенности современных СИМ определяют высокую степень опасности причинения вреда жизни и здоровью граждан, тогда как один из основных принципов обеспечения безопасности дорожного движения – это принцип приоритета жизни и здоровья граждан, участвующих в дорожном движении. Так, в 2023 году с участием СИМ, имеющих электродвигатель мощностью от 0,25 кВт до 4 кВт, произошло почти каждое третье (32 %) ДТП, на которые приходится более половины (52,3 %) погибших и треть (31,9 %) раненых. В восьми ДТП участвовали СИМ мощностью более 4 кВт, в которых восемь человек получили ранения [5, с. 93].

Представляется, что СИМ, максимальная мощность электродвигателя которых составляет более 0,25 кВт, а максимальная конструк-

тивная скорость более 25 км/ч, все-таки следует отнести к механическим транспортным средствам. Также следует причислить СИМ с указанными выше техническими характеристиками к категории транспортных средств «М», на управление которыми предоставляется специальное право. Соответствующие поправки необходимо внести в подп. 17, 18 п. 1.2 ПДД, в п. 10 ч. 1 ст. 25 Федерального закона «О безопасности дорожного движения», в примечание к ст. 12.1 КоАП РФ и ГОСТ Р 70514-2022.

Устранение технико-юридических дефектов и тем самым разрешение неопределенностей в правовом статусе лица, использующего для передвижения СИМ, как субъекта административной ответственности, в конечном итоге может способствовать повышению эффективности мер по предупреждению нарушений ПДД лицами, использующими для передвижения СИМ, и, как следствие, обеспечению безопасности дорожного движения в целом.

Список источников

1. Баранчикова М. В. Лица, управляющие средствами индивидуальной мобильности, как субъекты и потерпевшие в криминальных дорожно-транспортных происшествиях // Викимолония. 2022. № 4. С. 408–416.
2. В Общественной палате настаивают на введении прав для самокатчиков. URL: <https://www.pnp.ru/social/v-obshhestvennoy-palate-nastaivayut-na-vvedenii-prav-dlya-samokatchikov.html>.
3. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 2021 год: информационно-аналитический обзор. М., 2022. 126 с.
4. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 2022 год: информационно-аналитический обзор. М., 2023. 150 с.
5. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации в 2023 году: информационно-аналитический обзор. М., 2024. 154 с.
6. Илькевич С. В. Источники формирования конкурентных преимуществ сервисов проката электросамокатов // Стратегические решения и риск-менеджмент. 2019. Т. 10. № 3. С. 238–251.
7. Кикшеринг Whoosh: самокаты повышают доступность спортивных и культурных объектов на 12 %. URL: <https://truesharing.ru/news/45674/>.
8. Нязяревко Т. Н. Неопределенность в российском праве: автореферат дис. ... канд. юрид. наук. М., 2006. 23 с.
9. О нормативно-правовом регулировании использования средств индивидуальной мобильности. URL: <https://www.youtube.com/watch?v=1KeeS3lxgds>.
10. Правоприменительная деятельность в области безопасности дорожного движения в 2023 году: информационно-аналитический обзор / К. С. Баканов, П. В. Ляхов, М. М. Исаев. М., 2024. 120 с.
11. Соколов Д. В. Проблема юридической ответственности новых участников дорожного движения // Транспортное право. 2021. № 3. С. 11–14.
12. Шайдаев М. Ш. К вопросу о правилах пользования мобильным электротранспортом в городских условиях (зарубежный опыт) // Безопасность дорожного движения. 2022. № 2. С. 57–61.
13. 22,3 млрд рублей и 211,7 млн поездок за сезон. Кикшеринг в России 2023. URL: <https://truesharing.ru/tp/44076/>.

References

1. Baranchikova M. V. [Individuals Driving Personal Mobility Aids as Subjects and Victims in Criminal Road Accidents]. *Viktimologiya [Victimology]*, 2022, no. 4, pp. 408–416. (in Russ.)
2. V Obshchestvennoy palate nastaivayut na vvedenii prav dlya samokat-chikov [The Public Chamber insists on the introduction of rights for scooters]. Available at: www.pnp.ru/social/v-obshchestvennoy-palate-nastaivayut-na-vvedenii-prav-dlya-samokatchikov.html.
3. *Dorozhno-transportnaya avariynost' v Rossiyskoy Federatsii za 2021 god: informatsionno-analiticheskiy obzor* [Road traffic accidents in the Russian Federation in 2021: an information and analytical review]. Moscow, 2022, 126 p.
4. *Dorozhno-transportnaya avariynost' v Rossiyskoy Federatsii za 2022 god: informatsionno-analiticheskiy obzor* [Road traffic accidents in the Russian Federation in 2022: an information and analytical review]. Moscow, 2023. 150 p.
5. *Dorozhno-transportnaya avariynost' v Rossiyskoy Federatsii v 2023 godu: informatsionno-analiticheskiy obzor* [Road traffic accidents in the Russian Federation in 2023: an information and analytical review]. Moscow, 2024, 154 p.
6. Il'kevich S. V. [Sources of formation of competitive advantages of electric scooter rental services]. *Strategicheskie resheniya i risk-menedzhment [Strategic solutions and risk management]*, 2019, Vol. 10, no. 3, pp. 238–251. (in Russ.)
7. Kikshering Whoosh: samokaty povyshayut dostupnost' sportivnykh i kul'turnykh ob'ektov na 12 % [Whoosh Quicksharing: scooters increase the accessibility of sports and cultural facilities by 12 %]. Available at: truesharing.ru/news/45674/.
8. Nyazyarevko T. N. *Neopredelennost' v rossiyskom prave: avtoreferat dis. ... kand. yurid. nauk* [Uncertainty in Russian law. Author's abstract]. Moscow, 2006, 23 p.
9. *O normativno-pravovom regulirovanii ispol'zovaniya sredstv individual'noy mobil'nosti* [On the regulatory and legal regulation of the use of personal mobility equipment]. Available at: www.youtube.com/watch?v=1KeeS3lvgds.
10. Bakanov K. S., Lyakhov P. V., Isaev M. M. *Pravoprimenitel'naya deyatel'nost' v oblasti bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya v 2023 godu: informatsionno-analiticheskiy obzor* [Law enforcement in the field of road safety in 2023: an information and analytical review]. Moscow, 2024, 120 p.
11. Sokolov D. V. [The problem of legal liability of new road users]. *Transportnoe pravo [Transport law]*, 2021, no. 3, pp. 11–14. (in Russ.)
12. Shaydaev M. Sh. [On the issue of the rules for using mobile electric transport in urban conditions (foreign experience)]. *Bezopasnost' dorozhnogo dvizheniya [Road safety]*, 2022, no. 2, pp. 57–61. (in Russ.)
13. 22,3 mlrd rubley i 211,7 mln poezdok za sezon. Kikshering v Rossii 2023 [22.3 billion rubles and 211.7 million trips per season. Kicksharing in Russia 2023]. Available at: truesharing.ru/tp/44076/.

Информация об авторе

Пестова Татьяна Павловна, кандидат юридических наук, доцент кафедры судебной и правоохранительной деятельности, Южно-Уральский государственный университет, г. Челябинск.

Information about the author

Tatyana P. Pestova, Candidate of Sciences (Law), Associate Professor of the Department of Judicial and Law Enforcement, South Ural State University, Chelyabinsk, Russia.

Поступила в редакцию 15 октября 2024 г.

Received October 15, 2024.