Дата поступления рукописи в редакцию: 09.04.2026 г.
Дата принятия рукописи в печать: 14.05.2026 г.
DOI: 10.24412/2224-9133-2026-4-423-426

ТЕУВАЖЕВ Заур Анисович,
преподаватель кафедры деятельности органов внутренних дел в особых условиях Северо-Кавказского института повышения квалификации (филиал) Краснодарского университета МВД России,
e-mail: mail@law-books.ru

БОКОВА Ирина Борисовна,
старший преподаватель кафедры административного права и административной ответственности органов внутренних дел Омской академии МВД России, подполковник полиции,
e-mail: mail@law-books.ru

ОСОБЕННОСТИ ПРИВЛЕЧЕНИЯ К АДМИНИСТРАТИВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ В СФЕРЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ СРЕДСТВ ИНДИВИДУАЛЬНОЙ МОБИЛЬНОСТИ

Аннотация. *Статья посвящена анализу текущего состояния правового регулирования использования средств индивидуальной мобильности (СИМ) и концепции опасного вождения в Российской Федерации, а также вопросов административной ответственности за связанные с ними правонарушения. Рассматриваются нововведения в Правила дорожного движения РФ, вступившие в силу в 2023 году, регулирующие статус СИМ, а также дискуссии вокруг законодательного закрепления административной ответственности за опасное вождение. Выявляются пробелы и коллизии действующего законодательства, анализируются проблемы правоприменения и предлагаются направления дальнейшего совершенствования административно-деликтного законодательства для обеспечения безопасности дорожного движения в условиях его трансформации. Настоящая статья ставит целью провести комплексный анализ современного состояния законодательства, регулирующего использование СИМ и опасное вождение, выявить ключевые проблемы правоприменения и предложить пути их решения.*

Ключевые слова: *средства индивидуальной мобильности, электросамокат, привлечение к административной ответственности, административное правонарушение, безопасность дорожного движения.*

TEUVAZEV Zaur Anisovich,
Lecturer, Department of Activities of Internal Affairs Agencies in Special Conditions, North Caucasus Institute for Advanced Training (branch) of the Krasnodar University of the Ministry of Internal Affairs of Russia

BOKOVA Irina Borisovna,
Senior Lecturer, Department of Administrative Law and Administrative Responsibility of Internal Affairs Agencies, Omsk Academy of the Ministry of Internal Affairs of Russia, Police Lieutenant Colonel

SPECIFICS OF ADMINISTRATIVE LIABILITY IN THE FIELD OF PERSONAL MOBILITY DEVICE USE

Annotation. *This article analyzes the current state of legal regulation of personal mobility devices (PMDs) and the concept of dangerous driving in the Russian Federation, as well as issues of administrative liability for related offenses. It examines the amendments to the Russian Federation Traffic Regulations, which came into force in 2023 and regulate the status of PMDs, as well as the debate surrounding the legislative codification of administrative liability for dangerous driving. Gaps and conflicts in current legislation are identified, enforcement issues are analyzed, and areas for further improvement of administrative-tort legislation are proposed to ensure road safety in the context of its transformation. This article aims to conduct a comprehensive analysis of the current state of legislation regulating the use of personal mobility devices and dangerous driving, identify key enforcement issues, and propose solutions.*

Key words: *personal mobility devices, electric scooters, administrative liability, administrative offense, road safety.*

Безопасность дорожного движения является одним из приоритетных направлений государственной политики в Российской Федерации. Современный этап развития дорожно-транспортной системы характеризуется появлением новых участников движения и усложнением взаимодействия между ними. В частности, широкое распространение получили средства индивидуальной мобильности (СИМ), такие как электросамокаты, моноколеса, гироскутеры, представляющие собой удобный, но в то же время потенциально опасный вид транспорта. Параллельно с этим, острой проблемой остается агрессивное и рискованное поведение участников дорожного движения, получившее наименование «опасное вождение». Необходимость адекватного правового регулирования этих явлений и установления эффективных мер административной ответственности является императивом для минимизации рисков дорожно-транспортных происшествий и обеспечения комфортной и безопасной среды для всех участников движения.

Массовое появление СИМ на улицах российских городов в начале 2020-х годов выявило серьезный пробел в действующем законодательстве. Отсутствие четкого правового статуса таких устройств порождало конфликты между пешеходами, водителями и пользователями СИМ, приводило к росту травматизма и ДТП.

Значимым шагом стало Постановление Правительства РФ от 06.10.2022 № 1769, которое внесло изменения в Правила дорожного движения (ПДД) РФ, вступившие в силу с 1 марта 2023 года. Эти изменения определили: понятие СИМ: «транспортное средство, имеющее одно или несколько колес (роликов) и предназначенное для индивидуального передвижения человека посредством использования двигателя (двигателей)» (ПДД, п. 1.2). Тут важно отметить, что к СИМ не относятся инвалидные коляски и велосипеды. Указанным нормативно-правовым актом установлены права и обязанности пользователей СИМ, а также определены и возрастные ограничения для движения по проезжей части – с 14 лет.

Вместе с тем, несмотря на детальное регламентирование статуса СИМ в ПДД, Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях (КоАП РФ) до сих пор не содержит отдельной главы или статей, специально посвященных ответственности за нарушения правил эксплуатации СИМ. Это порождает значительные трудности в правоприменении. В настоящее время правонарушения, совершаемые пользователями СИМ, квалифицируются преимущественно по следующим статьям КоАП РФ: ст. 12.29 КоАП РФ «Нарушение Правил дорожного движения пешеходом или иным лицом, участвующим в процессе дорожного движения», ст. 12.30 КоАП РФ «Нарушение Правил дорожного движения пешеходом или иным участником дорожного движения, повлекшее создание помех в движении транспортных средств либо причинение легкого или средней тяжести вреда здоровью потерпевшего» [1].

Таким образом, отсутствие прямого указания на СИМ в статьях КоАП РФ создает сложности в квалификации правонарушений и приводит к разрозненной судебной практике.

Основная трудность в судах — это определение, к какой категории участников дорожного движения отнести пользователя СИМ, совершившего нарушение.

Чаще всего суды применяют эту норму, когда пользователь СИМ двигался по тротуару, пешеходной или велопешеходной дорожке, нарушая приоритет пешеходов, или создавая им помехи. Мотивировка суда сводится к тому, что на этих участках СИМ приравнивается к пешеходу в части выполнения ПДД.

В качестве примера можно привести решение одного из районных судов г. Москвы, где пользователь электросамоката, ехавший по тротуару со скоростью, явно превышающей скорость пешеходов, и сбивший пешехода, был привлечен по ст. 12.29 ч. 1 КоАП РФ. Суд посчитал, что он нарушил п. 24.6 ПДД РФ, предписывающий двигаться со скоростью, не превышающей скорость пешеходов, при движении по тротуару.

Согласно ПДД, СИМ массой более 35 кг разрешается движение только по правому краю проезжей части (при определенных условиях). В судебной практике не всегда четко отслеживается этот критерий. Пользователи тяжелых и мощных электросамокатов, которые фактически являются мопедами, но не регистрируются как таковые, нередко привлекаются по тем же статьям, что и легкие устройства. Это создает правовую неопределенность и вопросы соразмерности ответственности.

В случаях, когда в результате нарушения правил пользователем СИМ был причинен легкий или средней тяжести вред здоровью потерпевшего судами применяется ст. 12.30 ч. 2 КоАП РФ. Однако и здесь возникают сложности с доказыванием причинно-следственной связи между действиями пользователя СИМ и полученными травмами. Требуется медицинское заключение. Нередко возникают вопросы о размере компенсации морального и материального вреда, которые рассматриваются уже в рамках гражданского судопроизводства, но основываются на постановлении по административному делу.

Существующие размеры штрафов для пользователей СИМ, совершающих серьезные нарушения (например, выезд на проезжую часть в состоянии опьянения или создание аварийной ситуации), воспринимаются как недостаточные, что препятствует формированию ответственного поведения. Идентификация нарушителя, особенно при использовании шеринговых сервисов, и фиксация нарушения в движении представляют собой значительные трудности для сотрудников Государственной инспекции по безопасности дорожного движения (ГИБДД). В Государственной Думе РФ неоднократно обсуждались инициативы по дополнению КоАП РФ отдельными нормами, предусматривающими ответственность за конкретные нарушения правил использования СИМ, например, за превышение скорости, движение в запрещенных местах, движение в состоянии опьянения с более высокими штрафами. Ожидается, что с дальнейшим развитием данного вида транспорта и ростом проблем, эти инициативы обретут законодательное закрепление.

Понятие «опасное вождение» было введено в Правила дорожного движения РФ Постановлением Правительства РФ от 24.05.2016 № 477. [2] Согласно этому постановлению, опасное вождение – это неоднократное совершение одного или совершение нескольких следующих друг за другом действий, заключающихся в: невыполнении при перестроении требования уступить дорогу транспортному средству, пользующемуся преимущественным правом движения; перестроении при интенсивном движении, когда все полосы движения заняты (кроме случаев поворота налево или направо, разворота, остановки или объезда препятствия); несоблюдении безопасной дистанции до впереди идущего транспортного средства; несоблюдении бокового интервала; резком торможении, если такое торможение не требуется для предотвращения дорожно-транспортного происшествия; препятствовании обгону, если указанные действия повлекли создание угрозы гибели или ранения людей, повреждения транспортных средств, сооружений, грузов или иного материального ущерба.

Несмотря на наличие четкого определения опасного вождения в ПДД с 2016 года, КоАП РФ до сих пор не содержит специальной статьи, предусматривающей административную ответственность непосредственно за опасное вождение. Правоприменительная практика вынуждена квалифицировать действия водителей, подпадающие под определение опасного вождения, по другим, «составным» статьям КоАП РФ, таким как: ст. 12.15 КоАП РФ «Нарушение правил расположения транспортного средства на проезжей части дороги, встречного разъезда или обгона» (например, ч. 1, ч. 4); ст. 12.14 КоАП РФ «Нарушение правил маневрирования» (например, ч. 3); ст. 12.5 КоАП РФ (за управление ТС с неисправностями, которые могли быть следствием агрессивного вождения); ст. 12.7 КоАП РФ (управление ТС, не имеющим права управления). Такой подход затрудняет эффективное противодействие опасному вождению, поскольку он не позволяет в полной мере учесть системность и комплексность агрессивного поведения водителя. Каждая из вышеперечисленных статей предусматривает ответственность за отдельные элементы опасного вождения, но не за сам феномен как совокупность действий.

С момента введения понятия в ПДД, неоднократно поднимался вопрос о введении отдельной статьи в КоАП РФ за опасное вождение [3]. Основные аргументы «за» законодательного закрепления подобной нормы включают: выделение специального состава, который позволил бы более точно квалифицировать правонарушения, а также повысил эффективность борьбы с агрессивным поведением на дорогах. Кроме того, сдерживающее воздействие на правонарушителей могло бы оказать установление более строгой и специфической ответственности.

Опасное вождение является одной из причин тяжких ДТП и создает повышенную угрозу для всех участников движения. При этом необходимо признать факт наличия сложностей, препятствующих принятию такой статьи. Такими факторами могут быть - наличие сложности в объективной фиксации «неоднократности» действий, «резкого торможения, если такое торможение не требуется», или «препятствования

обгону»; колоссальная нагрузка на правоохранительные органы вследствие необходимости проведения экспертной оценки для каждого случая ДТП с участием СИМ.[4] При этом, несмотря на возможные трудности, работа над законопроектами продолжается, и есть основания полагать, что в ближайшие годы вопрос о введении специализированной нормы в КоАП РФ может быть решен.

Подводя итог изучению настоящей темы, можно сделать вывод о том, что появление новых типов СИМ и средств фиксации правонарушений требует постоянного мониторинга и адаптации законодательства. Как для опасного вождения, так и для СИМ, основной проблемой остается надежная фиксация правонарушения.

Помимо законодательных мер, ключевую роль играет формирование ответственной культуры поведения всех участников дорожного движения через профилактику, образование и пропаганду безопасности.

На современном этапе развития законодательства понятие «опасное вождение» относится исключительно к водителям механических транспортных средств. Однако агрессивное и рискованное поведение пользователей СИМ по своему содержанию схоже с опасным вождением и представляет не меньшую угрозу.

Исследование текущего правового статуса средств индивидуальной мобильности (СИМ) и концепции опасного вождения в Российской Федерации позволяет сформулировать ряд заключений. Во-первых, внедрение понятия СИМ в Правила дорожного движения и установление правил их эксплуатации является своевременным и обоснованным шагом, направленным на устранение хаотичности дорожного движения. Тем не менее, отсутствие специфических норм административной ответственности в Кодексе об административных правонарушениях Российской Федерации за нарушения, связанные с СИМ, значительно снижает результативность предпринятых мер и порождает затруднения для органов правоприменения. Во-вторых, наличие дефиниции «опасного вождения» в ПДД РФ на протяжении многих лет при отсутствии соответствующей статьи в КоАП РФ свидетельствует о неразрешенности одной из ключевых проблем обеспечения дорожной безопасности. Актуальной остается необходимость прямого законодательного закрепления административной ответственности за опасное вождение. При этом критически важно проработать механизм доказывания, объективизации критериев и четкого разграничения с уже существующими составами правонарушений. В-третьих, оба рассмотренных феномена – распространение использования СИМ и проблема опасного вождения – требуют всестороннего подхода, включающего не только законодательные новации, но и интенсификацию профилактической деятельности, образовательных инициатив и развитие передовых систем фиксации правонарушений. Лишь такой интегрированный подход позволит гарантировать реальное повышение безопасности дорожного движения.

Список литературы:

[1] Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 № 195-ФЗ (ред. от 25.12.2023) // Собрание законодательства РФ. 2002. № 1 (ч. 1). Ст. 1.

[2] Постановление Правительства РФ от 24.05.2016 № 477 «О внесении изменения в Правила дорожного движения Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. 2016. № 22. Ст. 3203.

[3] Постановление Правительства РФ от 06.10.2022 № 1769 «О внесении изменений в Правила дорожного движения Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. 2022. № 41. Ст. 7096.

[4] Майоров В.И. Проблемы квалификации административных правонарушений в сфере дорожного движения, совершаемых водителями и пешеходами // Вестник Южно-Уральского государственного университета. Серия: Право. 2023. Т. 23, № 4. С. 98-103.

References:

[1] Code of Administrative Offences of the Russian Federation No. 195-FZ dated 30.12.2001 (rev. dated 25.12.2023) //Collection of Legislation of the Russian Federation. 2002. No. 1 (part 1). Art. 1.

[2] Decree of the Government of the Russian Federation of 24.05.2016 No. 477 “On Amending the Rules of the Road of the Russian Federation “//Collection of Legislation of the Russian Federation. 2016. № 22. Art. 3203.

[3] Decree of the Government of the Russian Federation of 06.10.2022 No. 1769 “On Amendments to the Rules of the Road of the Russian Federation “//Collection of Legislation of the Russian Federation. 2022. № 41. Art. 7096.

[4] Mayorov V.I. Problems of qualification of administrative offenses in the field of road traffic committed by drivers and pedestrians//Bulletin of the South Ural State University. Series: Right. 2023. T. 23, NO. 4. S. 98-103.