

Секция «Актуальные вопросы административного права и процесса»

**Проблемы, возникающие при управлении СИМ несовершеннолетними и  
возможные пути их решения**

**Научный руководитель – Малахов Сергей Алексеевич**

***Рошка Анна Алексеевна***

*Студент (специалист)*

Московский университет Министерства внутренних дел Российской Федерации,

Факультет подготовки следователей, Москва, Россия

*E-mail: roshka.ann@yandex.ru*

В последние годы наблюдается стремительный рост популярности электросамокатов как средства передвижения. До недавнего времени правовой статус электросамокатов в России оставался неопределенным, что создавало сложности в правоприменительной практике, в том числе приводило к неоднозначной квалификации правонарушений, совершаемых с их использованием.

Изначально электросамокаты рассматривались как средства индивидуальной мобильности (СИМ), предназначенные для личного передвижения и не требующие специальных разрешений на управление. Однако стремительный рост их популярности и участившиеся случаи ДТП с их участием, особенно с участием несовершеннолетних, выявили опасность, которую представляют эти устройства для участников дорожного движения [1].

В работах С.А. Петрова отмечается динамичное развитие ситуации с использованием СИМ и рост числа ДТП с участием электросамокатов. Автор приводит статистику, свидетельствующую о значительном увеличении количества происшествий с 2020 по 2022 год, подчеркивая, что большинство из них связаны с наездами на пешеходов в городской черте [3]. За последние четыре года количество ДТП с участием электросамокатов, гироскутеров и электромопедов выросло в 22 раза. При этом речь о происшествиях, в которых есть пострадавшие, — ГИБДД учитывает только такие случаи. В 2019 году зарегистрировано 142 аварии, в 2022 — 941, в 2023 — уже 3100. Число раненых тоже увеличилось в 22 раза, с 147 до 3177 человек, число погибших — в шесть раз, с 7 до 43.

Введение с 1 марта 2023 года официального понятия «средство индивидуальной мобильности» в Правила дорожного движения формально отнесло электросамокаты к транспортным средствам. Однако, как указывает Петров, это не решило проблему определения статуса лица, управляющего СИМ, поскольку понятие «водитель» в ПДД не распространяется на пользователей электросамокатов, а термин «механическое транспортное средство» к ним не применяется [3]. В результате, суды зачастую приравнивают водителей электросамокатов к пешеходам, руководствуясь отсутствием в ПДД специального понятия «лицо, управляющее средством индивидуальной мобильности».

Верховный Суд РФ в своем решении от 30 марта 2023 года признал электросамокаты транспортными средствами, подтвердив тем самым их потенциальную опасность. Это решение, хотя и не внесло полной ясности в вопрос о статусе водителя электросамоката, стало важным шагом на пути к более четкой правовой регламентации использования СИМ. Однако, пока законодатель не определит однозначный правовой статус водителей электросамокатов и не вносит соответствующие изменения в ПДД [2]. В связи с этим необходимо законодательно закрепить определение электросамоката как отдельного вида транспортного средства и ввести понятие «водитель электросамоката», что позволит разработать меры ответственности для данной категории участников дорожного движения.

Необходимо также учесть разнообразие электросамокатов по их техническим характеристикам. Мощность двигателя, максимальная скорость, конструктивные особенности — все эти факторы влияют на уровень опасности, создаваемой электросамокатом.

Целесообразно ввести классификацию электросамокатов по аналогии с мотоциклами и автомобилями. Опыт зарубежных стран подтверждает эффективность дифференцированного подхода к регулированию пользования электросамокатами. Например, в некоторых странах Европы для управления мощными электросамокатами требуется водительское удостоверение, а их использование ограничено специальными дорожками или зонами.

В отношении несовершеннолетних водителей электросамокатов необходимо предусмотреть более строгие меры регулирования. Психологические особенности подростков, недостаток опыта и склонность к рискованному поведению делают их особенно уязвимыми в дорожном движении. Следует установить повышенный минимальный возраст для управления электросамокатом, ввести обязательное обучение в специализированных учреждениях с последующей сдачей экзамена на знание ПДД и навыков безопасного вождения.

В настоящее время отсутствует четкая правовая регламентация использования электросамокатов несовершеннолетними, что затрудняет применение норм об административной и уголовной ответственности. Административная ответственность наступает с 16 лет (ст. 2.3 КоАП РФ). Родители несовершеннолетнего, не достигшего возраста административной или уголовной ответственности, не могут быть привлечены к ответственности за его действия (ст. 24.5 КоАП РФ, ст. 24 УК РФ). Однако, они обязаны возместить ущерб, причиненный ребенком в результате ДТП (ст.ст. 15, 1064 ГК РФ). Что касается зарубежного опыта, то в разных странах возрастные ограничения для управления электросамокатами и наступления ответственности за нарушения ПДД варьируются. В некоторых странах для управления электросамокатами требуется водительское удостоверение и минимальный возраст составляет 16 лет, в других же странах ограничения менее строгие.

Например, в некоторых штатах США дети могут управлять электросамокатами без водительского удостоверения, но с соблюдением определенных правил (ношение шлема, ограничение скорости и т.д.) [4]. Анализ зарубежного опыта может быть полезен для совершенствования российского законодательства в этой сфере. Необходимо учитывать мировой опыт и разрабатывать нормы, которые обеспечат безопасность дорожного движения и защиту прав несовершеннолетних. Только системный подход, объединяющий законодательные, административные и образовательные меры, позволит существенно снизить риски, связанные с использованием СИМ несовершеннолетними, и обеспечить их безопасность, а также безопасность других участников дорожного движения.

### Источники и литература

- 1) Баранчикова М.В. Лица, управляющие средствами индивидуальной мобильности, как субъекты и потерпевшие в криминальных дорожно-транспортных происшествиях // Виктимология. 2022. Т. 9. № 4. С. 408-416.
- 2) Ирошников Д.В. Правовые проблемы обеспечения безопасности личности на транспорте в условиях использования индивидуального электротранспорта // Правовое государство: теория и практика. 2019. №4 (58).
- 3) Петров С.А. Проблемы уголовно-правового регулирования средств индивидуальной мобильности как источника повышенной опасности // Современная наука. 2023. № 2. С. 23-26.
- 4) Использование электросамокатов на Западе и в России // [www.techinsider.ru/](http://www.techinsider.ru/) – 2021. – URL: <https://www.techinsider.ru/technologies/706163-kikshering-u-nih-kak-nelzya-i-kak-mozhno-ezdit-na-elektrosamokate-na-zapade/> (дата обращения: 01.02.2025).