

УДК 343.346.2 СРЕДСТВА ИНДИВИДУАЛЬНОЙ МОБИЛЬНОСТИ: ПРОБЛЕМНЫЕ АСПЕКТЫ ПРАВОВОЙ РЕГЛАМЕНТАЦИИ

© 2022

Л.В. Шадрина

Тюменский институт повышения квалификации сотрудников МВД России

Статья посвящена актуальной сегодня проблеме, связанной с интенсивным развитием применения гражданами средств передвижения электрического типа с малой мощностью. Несмотря на наличие положительных тенденций в данной сфере, акцент был поставлен на правовом компоненте в контексте коллизий и пробелов законодательства Российской Федерации.

Ключевые слова: средства индивидуальной мобильности, дорожное движение, дорожно-транспортное происшествие, обеспечение безопасности граждан, привлечение к административной ответственности.



Л.В. Шадрина

*Доцент кафедры
административной деятельности
органов внутренних дел Тюменского института
повышения квалификации
сотрудников МВД России*

Дорожное движение в современных реалиях заслуженно занимает один из важнейших сегментов общественной жизни, вбирающий в себя спектр общественных отношений по вопросам удовлетворения транспортной потребности¹.

Данная сфера весьма динамична, и технологический прогресс неизбежно влечет появление на дорогах ранее неизвестных технических средств, позволяющих решить задачу перемещения в пространстве наиболее быстрым и комфортным способом. При этом неизбежно многостороннее взаимодействие между всеми субъ-

ектами, вовлеченными в данный процесс ввиду нахождения в единой «системе координат».

Однако свобода передвижения участников дорожного движения не должна перерастать в произвол – важно ее очертить правилами, учитывающими реальные условия движения по дорогам, для нивелирования риска попадания в дорожно-транспортные происшествия.

В контексте анализа категории «безопасности дорожного движения» укажем, что обращение к п. 10.1 Правил дорожного движения Российской Федерации (далее – ПДД), утвержденных Постановлением Совета Министров – Правительства РФ от 23 октября 1993 г. № 1090², позволяет выявить позицию законодателя о несомненном приоритете безопасности над временем. В данном положении на водителя возложена обязанность по принятию возможных мер к снижению скорости вплоть до остановки транспортного средства при выявлении реальной опасности.

Между тем вряд ли будет оспорен тот факт, что вопросы правового упорядочивания использования электросамокатов, сегвеев и иных транспортных средств электромеханического типа, обобщенно охватываемых дефиницией «средства индивидуальной мобильности» (далее – СИМ), в рамках дорожного движения и применительно к ответственности за правонарушения в данной сфере приобретают все большую остроту.

Данная тенденция закономерна, ведь эти средства, будучи удобными и компактными,

способствуют ощутимой минимизации временных и финансовых издержек, что особо ценно в современных реалиях. Пандемия COVID-19 послужила катализатором актуализации данного направления ввиду того, что контактирование с посторонними лицами сведено к нулю, в отличие от ситуации передвижения на общественном транспорте, метро и т.д.

Усиливающаяся популяризация данных средств передвижения во многом обусловлена их экономичностью, мобильностью и отсутствием потребности в получении какой-либо правоустанавливающей документации.

Согласно информации Госавтоинспекции, в 2019 году было зарегистрировано 121 дорожно-транспортное происшествие (далее – ДТП) с участием СИМ, в которых 4 человека погибли, 126 пострадали. В 2020 году зарегистрировано уже 334 ДТП, в которых 5 человек погибли, 350 пострадали. За девять месяцев 2021 года в Российской Федерации произошло 416 ДТП, 10 человек погибли, 438 пострадали³.

Удельный вес имевших место ДТП сконцентрирован в г. Москве (99), г. Санкт-Петербурге (75), Краснодарском крае (30), Свердловской области (27). Два погибших, передвигавшихся на СИМ, зарегистрированы в ДТП, произошедших в г. Москве. По одному случаю – в г. Санкт-Петербурге, республиках Татарстан и Башкортостан, Сахалинской, Свердловской, Московской, Тверской и Новосибирской областях.

В качестве самых распространенных зон для ДТП с использованием СИМ фигурировали:

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

50% всех лиц, которые погибли в данных ДТП, в момент его совершения располагались перпендикулярно по отношению к движущемуся транспортному средству. В 68% ДТП вина в случившемся была на водителе ТС. Шесть из десяти погибших лиц, которые управляли СИМ, получили смертельные травмы в ДТП, произошедших в темное время суток, притом что подавляющее количество ДТП (76%) произошло в дневное время⁴.

Складывающаяся обстановка неизбежно поставила на повестку дня вопрос важности формирования четкого правового статуса данной категории субъектов дорожного движения и создания действенного механизма привлечения их к юридической ответственности.

Вместе с тем социум на данную инициативу настроен достаточно скептически, что можно наблюдать по итогам опроса, проведенного Госавтоинспекцией, согласно которым из 88 125 человек, суммарно вовлеченных в опрос, практически 56% считают планируемые меры безрезультатными и только 18,3% признали важность правового упорядочивания данного вопроса.

По действующему законодательству лица, использующие СИМ, по общему правилу по своему статусу тождественны «пешеходам», под которыми признаются лица, находящиеся вне транспортного средства на дороге либо на пешеходной или велопешеходной дорожке и не производящие на них работу. К пешеходам приравниваются лица, передвигающиеся в инвалидных колясках, ведущие велосипед, мопед, мотоцикл, везущие санки, тележку, детскую или инвалидную коляску, а также использующие для передвижения роликовые коньки, самокаты и иные аналогичные средства (п. 1.2 ПДД). Такое разъяснение было дано Госавтоинспекцией на запрос депутата Государственной Думы А.Н. Васильева по вопросу разъяснения правил дорожного движения⁵.

Однако очевидно, что при этом несопоставимо более высокий скоростной режим СИМ стал причиной появления деструктивных тенденций в сфере безопасности дорожного движения на тротуарах, пешеходных переходах, в границах пешеходных зон⁶.

Как справедливо отмечает Д.В. Ирошников, проблема обеспечения безопасности личности в рамках использования СИМ предполагает обособление двух аспектов:

- обеспечение безопасности лица, которое непосредственно им управляет;
- обеспечение безопасности пешеходов и иных участников дорожного движения, равно как третьих лиц, не застрахованных от вредоносных последствий эксплуатации данных транспортных средств⁷.

Дефиниция «третьи лица» включена в обозначенную проблему обоснованно, поскольку, как верно отмечают А.И. Чучаев и А.Ю. Пожарский, конструкция «участники дорожного движения» не вбирает в себя весь спектр лиц, которые могут пострадать в результате ДТП, поскольку могут пострадать лица вне дороги, например в случае наезда на них на территории рядом с подъездом⁸.

Обозначенную проблему не следует трактовать через призму формального неудобства передвижения, обусловленного плотностью потока пешеходов.

Небезынтересно, что Минтранс России инициировал разработку проекта постановления Правительства Российской Федерации о внесении изменений в Правила дорожного движения, который еще 31 октября 2019 г. был размещен на федеральном портале проектов нормативных правовых актов⁹.

В ряде прогрессивных зарубежных стран документы подобного характера либо уже действуют, либо находятся в стадии разработки, и опыт данных стран весьма ценен в части его внедрения в условиях российской действительности. В пояснительной записке к проекту указаны такие страны, как Франция, Швеция, Испания, Германия, Великобритания, США (Калифорния).

Так, во Франции подобные средства передвижения именуются как «моторизованное личное транспортное средство». При этом в большинстве данных государств четко регламентированы максимальные значения допустимой скорости передвижения (20–25 км/ч), в совокупности с императивным запретом на транспортные средства при превышении указанного скоростного режима. На проезжих частях с активным пешеходным потоком ограничения вводятся все до 8 км/ч¹⁰.

Сопоставляя такой подход с тем, который сложился в Российской Федерации, следует подчеркнуть, что он вряд ли отвечает соображениям безопасности, поскольку положения указанного российского проекта предусматривают, что максимально допустимая скорость передвижения велосипедистов и лиц, применяющих СИМ, на территориях совместного с пешеходами передвижения составляет 20 км/ч, равно как на территориях велосипедных, жилых зон, на дворовых территориях. В данной ситуации оптимальным было бы установление максимально допустимого скоростного режима 10 км/ч.

Помимо прочего, в США лицо может быть допущено к движению по проезжей части по достижении возраста шестнадцати лет, в то время как сейчас в нашей стране применительно к управлению велосипедом, так и соответственно к СИМ, предъявляется требование о достижении возраста 14 лет.

Между тем субъектом административной ответственности может стать лишь лицо, достигшее возраста 16 лет, в силу чего, как логически следует, создается «правовой вакуум» в аспекте возможности привлечения к административной ответственности лиц в возрастном диапазоне от 14 до 16 лет. Тем самым формируются благоприятные условия для участия в дорожном дви-

жении граждан, которые не обладают требуемыми навыками и знаниями в данной сфере для своевременной оценки потенциальных рисков и оперативного реагирования.

На сегодняшний день Минюстом России обнародован доработанный проект нового КоАП РФ¹¹, и решением сложившейся коллизии могло бы стать обособление в ст. 2.7 правонарушений, ответственность за которые могла бы наступать с 14 лет. Однако альтернативным и, как видится, более целесообразным было бы повышение возрастного порога для лиц, управляющих велосипедом или средством индивидуальной мобильности, в целях их допуска на проезжую часть только по достижении 16-летнего возраста. Равным образом, не лишена рационального начала практика зарубежных стран о запрете к участию в дорожном движении электрических технических средств со скоростью более 25 км/ч.

Но наиболее обсуждаемым в теории и практике является предложение о категоризации самокатов и отнесении к категории «мопед» электросамокатов с мощностью более 250 Вт или максимальной скоростью более 20 км/ч, что обязывает управляющее таким средством лицо к получению водительского удостоверения категории «М». Данные предложения обоснованы, поскольку опасность СИМ как для владельца, так и для пешеходов, иных лиц, участвующих в дорожном движении, очевидна.

Под мопедом понимается двух- или трехколесное механическое транспортное средство с максимальной скоростью в пределах 50 км/ч, располагающее двигателем внутреннего сгорания (объем ограничен 50 куб. см) или электродвигателем номинальной максимальной мощностью в режиме длительной нагрузки более 0,25 кВт и менее 4 кВт. К мопедам приравниваются квадроциклы, имеющие аналогичные технические характеристики (п. 1.2 ПДД).

Теоретически по таким характеристикам к понятию мопеда могут примыкать: сегвей, гироскутер и электросамокат. Возникает вопрос, куда может быть отнесено моноколесо, которое также очень популярно в качестве СИМ, но в то же время ввиду особенностей его конструкции, а именно отсутствия минимум двух колес, на них не может быть распространен рассматриваемый правовой режим.

Решение вопроса о правовом статусе СИМ, мощность которых превышает 0,25 кВт, и их уравнивание по статусу с мопедами приведет к тому, что лица, управляющие ими, обретут дополнительные права и обязанности, предусмотренные разделом 24 ПДД «Дополнительные тре-

бования к движению велосипедистов и водителей мопедов». Соответственно им при движении по дороге необходимо будет придерживаться правого края проезжей части в один ряд либо по полосе для велосипедистов, а также будет запрещено осуществлять движение по тротуарам и пешеходным дорожкам.

В то же время, с другой стороны, такое решение не будет способствовать обеспечению безопасности дорожного движения, поскольку, как верно отмечает Д.В. Ирошников, маленький диаметр колеса, почти поверхностный рисунок протектора покрышки, незначительный вес самого электросамоката являются факторами, априори не позволяющими вести речь о его безопасной эксплуатации, в особенности на проезжей части. Разлитое масло, грязь и слякоть на обочине дороги, камень, а также другие предметы на проезжей части, неровности дорожного полотна могут повлечь падение электросамоката с последующим наездом на него водителей других видов транспорта¹².

Анализ судебной практики показал, что у правоприменителей также не наблюдается единого подхода в определении правового статуса лица, управляющего СИМ. Согласно одной точке зрения, электросамокат в случае ДТП признается транспортным средством даже без указания технических характеристик самоката и мощности его двигателя¹³.

Вторая точка зрения диаметрально противоположная, когда лиц, управляющих СИМ, признают пешеходами, обосновывая свою оценку единством технических характеристик, поскольку в данную группу могут входить сегвеи, гироскутеры, моноколеса, электрические самокаты, которые не могут быть отнесены к транспортным средствам¹⁴.

Еще больше дестабилизирует обстановку то обстоятельство, что лица, эксплуатирующие данные средства передвижения, игнорируют и другие важные законодательные предписания, которые относятся к грубым нарушениям ПДД, влекущим тяжкие последствия. Иллюстративен пример, когда в ноябре 2020 года в г. Казани мировой судья принял к своему рассмотрению первое дело по вопросу привлечения к административной ответственности владельца электросамоката по ст. 12.26 КоАП РФ (невыполнение водителем транспортного средства требования о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения)¹⁵.

Мотивация лиц, предпочитающих СИМ, зачастую базировалась на том, что перемещение на нем в состоянии алкогольного опьянения в

правовом поле никак не урегулировано. По нормам КоАП РФ пешеход (к которым приравнены лица, управляющие СИМ) может быть привлечен к административной ответственности за нарушение правил дорожного движения только по ст. 12.29 КоАП РФ либо ст. 12.30 КоАП РФ. При этом не установлено никаких повышенных санкций в случае совершения таким лицом противоправного деяния в состоянии опьянения, и единственно возможной санкцией за нарушение, если лицо не было вовлечено в дорожно-транспортное происшествие, является штраф в размере пятисот рублей. Повышенная ответственность за нарушение ПДД в состоянии опьянения согласно ч. 3 ст. 12.29 КоАП РФ установлена только лицу, управляющему велосипедом, либо возчику или другому лицу, непосредственно участвующим в процессе дорожного движения, при этом в перечень последних не попали пешеходы.

Отмеченный ранее проект изменений в ПДД содержит положение о том, что лица, прибегающие к СИМ, по достижении семи лет исключаются из категории пешеходов и подчиняются особому режиму движения ввиду их возраста. В частности, в отношении лиц от 7 до 14 лет предлагается допустить передвижение лишь по тротуарам, пешеходным, велосипедным и велопешеходным дорожкам, если же ребенку уже исполнилось 14 лет, при соблюдении ряда условий он может быть допущен даже на правый край проезжей части.

Речь идет, в частности, об императивности оснащенности средства индивидуальной мобильности исправной тормозной системой, звуковым сигналом, световозвращателями, белым фонарем спереди, ввиду чего вряд ли будет обширен перечень лиц, допущенных на законных основаниях на проезжую часть. Но ввиду особых характеристик анализируемых средств передвижения риск попадания таких участников движения в дорожно-транспортные происшествия существенно возрастает.

Более того, законодатель осознал наличие серьезного пробела в законодательстве, и новые ПДД в итоговой вариации были дополнены п. 24.12, в соответствии с которым под императивным запретом стало использование для передвижения средства индивидуальной мобильности лицу, которое пребывает в состоянии опьянения (алкогольного, наркотического или иного), под воздействием лекарственных препаратов, замедляющих реакцию и снижающих внимание, в болезненном или утомленном состоянии, ставящем под угрозу безопасность движения.

Не оспаривая очевидный факт исключительной востребованности данных средств (что, к слову, повлекло явственно проявляющийся в последние годы рост инцидентов, связанных с причинением вреда жизни и здоровью граждан), законодатель, за исключением единичных ситуаций, в целом не успевает обеспечить своевременное правовое сопровождение в данной сфере, что порождает фрагментарность правового регулирования.

Правовой статус индивидуального электротранспорта в России не идентифицирован однозначно, и в рамках действующих правил дорожного движения специально указанные средства передвижения не могут быть отнесены к какому-то обособленному виду транспорта.

Как верно отметили И.Л. Бурова и М.В. Рудов, на сегодняшний день вопрос привлечения лиц, управляющих СИМ, к административной ответственности за нарушение правил дорожного движения на практике сопряжен с множеством барьеров и коллизий¹⁶. По существу, данные средства передвижения придают их владельцу статус, являющийся пограничным между пешеходом и водителем.

Явственно проблема такой правовой неопределенности проявляется, в частности, в сфере проката индивидуального электротранспорта путем специального мобильного приложения. В г. Москве данная деятельность базируется на Правилах эксплуатации пунктов проката самокатов, согласно которым их владелец должен самостоятельно обеспечить информирование клиентов относительно правового статуса используемого ими средства передвижения и правил его безопасной эксплуатации¹⁷.

В действительности данное требование часто игнорируется, и арендаторы не будут осведомлены о том, что они, по сути, управляют мопедом и выступают потенциальными субъектами административных правонарушений. Приведем пример из практики правоприменения, где лицом было обжаловано решение мирового судьи по вопросу привлечения его к административной ответственности за правонарушение, возникшее в процессе управления электросамокатом, и нарушитель апеллировал к тому, что не был проинформирован о статусе используемого им средства передвижения при оформлении арендных отношений.

Суд не принял во внимание данный довод, отмечая, что водитель в силу положений Правил дорожного движения самостоятельно должен убедиться в том, что он управомочен на управление определенным видом транспортного сред-

ства, и следовать установленным нормативным предписаниям. Для сопоставления приведем правовой опыт Финляндии, где данная услуга еще более популярна, чем в Москве, а инструкции производителей таких самокатов требуют императивного достижения лицом 18 лет, и отслеживание возраста арендатора не является формальным требованием, а реально имеющейся практикой. В перспективе также введение требования о предварительном сканировании гражданином своего водительского удостоверения¹⁸.

Резюмируя изложенное, приходится констатировать, что на сегодняшний день вряд ли уместно вести речь об однозначной идентификации правового статуса средств индивидуальной мобильности в России, равно как о наличии унифицированной судебной практики.

Не лишена здравого смысла позиция о целесообразности нормативно упорядочить обучение лиц, управляющих СИМ (включая ранее высказанное предложение о получении водительских прав применительно к ряду таких средств передвижения), равно как дифференцировать режим и допустимое место их эксплуатации (с указанием максимальной скорости).

Однако для действительно безопасной эксплуатации указанных средств передвижения и устранения правовой неопределенности первичной видится работа по совершенствованию законодательства в данной сфере:

- сформулировать синтезирующее понятие для анализируемых средств передвижения, где оптимальной могла бы стать дефиниция «индивидуальный электротранспорт», поскольку в ней обобщены их наиболее распространенные виды и в то же время демаркированы другие транспортные средства;

- создать систематизацию СИМ согласно их виду, силе, также другим важным аспектам, что позволит отнести данные средства к разным категориям закрепленных в ПДД, например велосипедам, мопедам и т.п.;

- в отношении каждого типа индивидуального электротранспорта установить минимальный возрастной порог для допуска к управлению, равно как территорию, на которой разрешена его эксплуатация.

Как видится, данные рекомендации в некоторой степени оптимизируют правовую конструкцию средств индивидуальной мобильности и сформируют дополнительные защитные рычаги для обеспечения безопасности личности при их использовании. В какой мере они найдут свое практическое воплощение – покажет лишь время и практика правоприменения.

Библиографический список

1. Правила дорожного движения Российской Федерации, утвержденные постановлением Совета Министров – Правительства РФ от 23 октября 1993 г. № 1090 // Собрание актов Президента и Правительства Российской Федерации. – 1993. – № 47. – Ст. 4531.

2. Проект Федерального закона «Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях» (подготовлен Минюстом России 30.01.2020) [Электронный ресурс]. URL: <https://www.garant.ru> (дата обращения: 18.02.2022).

3. Приказ Правительства Москвы от 21 июня 2019 года № 61-02-276/9 «Об утверждении Правил эксплуатации пунктов проката самокатов и рекомендуемой формы заявления о выдаче разрешения на размещение пункта (пунктов) проката самокатов» [Электронный ресурс]. URL: <https://docs.cntd.ru/document/560658440> (дата обращения: 20.02.2022).

4. Апелляционное определение Ленинского районного суда г. Кемерово от 19 февраля 2019 г. по делу № 11-19/2019 // Доступ из СПС «КонсультантПлюс».

5. Постановление Головинского районного суда города Москвы от 07.12.2017 по делу № 052186/2017 // Доступ из СПС «КонсультантПлюс».

6. Решение Хамовнического районного суда города Москвы от 4 апреля 2019 г. № 12542/19 // Доступ из СПС «КонсультантПлюс».

7. Бутова И.Л., Рудов М.В. О некоторых проблемах правового регулирования новых видов транспортных средств с электродвигателем [Текст] / И.Л. Бутова, М.В. Рудов // Имущественные отношения в РФ. – 2019. – № 23. – С.115–120.

8. Верещак С.Б. Средства индивидуальной мобильности: проблемы правового регулирования участия в дорожном движении и административной ответственности [Текст] / С.Б. Верещак // Право и практика. – 2020. – № 4. – С. 87–93.

9. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 9 месяцев 2021 года. Информационно-аналитический обзор. – М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2021.

10. Ирошников Д.В. Правовые проблемы обеспечения безопасности личности на транспорте в условиях использования индивидуального электротранспорта [Текст] / Д.В. Ирошников // Правовое государство: теория и практика. – 2019. – № 4 (58). – С. 114–119.

11. Майоров В.И. Безопасность в сфере дорожного движения как составная часть общественной безопасности [Текст] / В.И. Майоров // Актуальные проблемы и перспективы развития административного права и процесса: сборник научных статей. – 2019. – № 4. – С. 94–100.

12. Мишина Ю.В. К вопросу об участии в дорожном движении пользователей средств индивидуальной мобильности [Текст] / Ю.В. Мишина // Правопорядок: история, теория, практика. – 2020. – № 1 (24). – С. 93–97.

13. Морозов С.Ю. Транспортное право [Текст]: учебник для вузов / С.Ю. Морозов. – 5-е изд., перераб. и доп. – М.: Издательство «Юрайт», 2021. – 305 с.

14. Чучаев А.И., Пожарский А.Ю. Транспортные преступления: понятие, виды, характеристика [Текст]: монография / А.И. Чучаев, А.Ю. Пожарский. – М.: Проспект, 2018. – 214 с.

¹ Мишина Ю.В. К вопросу об участии в дорожном движении пользователей средств индивидуальной мобильности // Правопорядок: история, теория, практика. 2020. № 1 (24). С. 94.

² Собрание актов Президента и Правительства Российской Федерации. 1993. № 47. Ст. 4531.

³ Государственная инспекция безопасности дорожного движения МВД России // Официальный сайт [Электронный ресурс]. URL: <http://www.gibdd.ru/> (дата обращения: 12.02.2022).

⁴ Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 9 месяцев 2021 года. Информационно-аналитический обзор. – М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2021. С. 23.

⁵ Российская газета. 2017. № 7431.

⁶ Майоров В.И. Безопасность в сфере дорожного движения как составная часть общественной безопасности // Актуальные проблемы и перспективы развития административного права и процесса: сборник научных статей. 2019. № 4. С. 97.

⁷ Ирошников Д.В. Правовые проблемы обеспечения безопасности личности на транспорте в условиях использования индивидуального электротранспорта // Правовое государство: теория и практика. 2019. № 4 (58). С. 114.

⁸ Чучаев А.И., Пожарский А.Ю. Транспортные преступления: понятие, виды, характеристика: монография. М.: Проспект, 2018. С. 18.

⁹ Проект Федерального закона «Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях» (подготовлен Минюстом России 30.01.2020) [Электронный ресурс]. URL: <https://www.garant.ru> (дата обращения: 18.02.2022).

¹⁰ Морозов С.Ю. Транспортное право: учебник для вузов. 5-е изд., перераб. и доп. М.: Издательство «Юрайт», 2021. С. 32.

¹¹ URL: <https://regulation.gov.ru/projects> (дата обращения: 18.02.2022).

¹² Ирошников Д.В. Правовые проблемы обеспечения безопасности личности на транспорте в условиях использования индивидуального электротранспорта // Правовое государство: теория и практика. 2019. № 4 (58). С. 115.

¹³ Постановление Головинского районного суда города Москвы от 07.12.2017 по делу № 052186/2017 // Доступ из СПС «КонсультантПлюс».

¹⁴ Апелляционное определение Ленинского районного суда г. Кемерово от 19 февраля 2019 г. по делу № 11-19/2019 // Доступ из СПС «КонсультантПлюс».

¹⁵ Верещак С.Б. Средства индивидуальной мобильности: проблемы правового регулирования участия в дорожном движении и административной ответственности // Право и практика. 2020. № 4. С. 88.

¹⁶ Бурова И.Л., Рудов М.В. О некоторых проблемах правового регулирования новых видов транспортных средств с электродвигателем // Имущественные отношения в РФ. 2019. № 23. С. 118.

¹⁷ Приказ Правительства Москвы от 21 июня 2019 года № 61-02-276/9 «Об утверждении Правил эксплуатации пунктов проката самокатов и рекомендуемой формы заявления о выдаче разрешения на размещение пункта (пунктов) проката самокатов» [Электронный ресурс]. URL: <https://docs.cntd.ru/document/560658440> (дата обращения: 20.02.2022).

¹⁸ Решение Хамовнического районного суда города Москвы от 4 апреля 2019 г. № 12542/19 // Доступ из СПС «КонсультантПлюс».

**MEANS OF INDIVIDUAL MOBILITY:
PROBLEMATIC ASPECTS OF LEGAL REGULATION**

L.V. Shadrina

Associate Professor of the Department of Administrative Activity internal affairs bodies Tyumen Institute of Advanced Training of Employees of the Ministry of Internal Affairs

The article is devoted to an urgent problem today related to the intensive development of the use of electric vehicles by citizens with low power. Despite the presence of positive trends in this area, the emphasis was placed on the legal component in the context of conflicts and gaps in the legislation of the Russian Federation.

Keywords: means of individual mobility, traffic, traffic accident, ensuring the safety of citizens, bringing to administrative responsibility.