

**МИНИСТЕРСТВО ВНУТРЕННИХ ДЕЛ РЕСПУБЛИКИ  
КАЗАХСТАН КОСТАНАЙСКАЯ АКАДЕМИЯ ИМЕНИ  
ШРАКБЕКА КАБЫЛБАЕВА**

**ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ СРЕДСТВ  
ИНДИВИДУАЛЬНОЙ МОБИЛЬНОСТИ В РЕСПУБЛИКЕ  
КАЗАХСТАН**

**Монография**



**Костанай  
2023**

**УДК 34:656.01 (035.3)**

**ББК 67:39.1**

**П68**

Рекомендовано к изданию Ученым советом  
Костанайской академии МВД РК имени Шракбека Кабылбаева

**РЕЦЕНЗЕНТЫ:**

**Жолжаксынов Ж.Б.** – начальник Центра по исследованию проблем уголовной политики и профилактики преступности НИИ Карагандинской академии МВД Республики Казахстан имени Б. Бейсенова доктор философии (PhD), капитан полиции.

**Амангельдиев Д.А.** – начальник кафедры уголовного права и организации исполнения наказания Костанайской академии МВД Республики Казахстан имени Ш. Кабылбаева доктор философии (PhD), полковник полиции.

**Смышляев А.С., Таженов А.Д., Калкаманулы Д., Корнейчук С.В.,  
Мукажанов А.Е., Хакимов Е.М., Ким Д.А., Воказе К.К.**

**П 68** Правовое регулирование средств индивидуальной мобильности в Республике Казахстан/ А.С. Смышляев, А.Д. Таженов, Д. Калкаманулы Д., С.В. Корнейчук, А.Е. Мукажанов, Е.М. Хакимов, Д.А. Ким, К.К. Воказе: Монография. – Костанай: Костанайская академия МВД РК имени Шракбека Кабылбаева, 2023. – 144 с.

**ISBN 978-601-367-018-8**

*В монографии рассматриваются отдельные виды средств индивидуальной мобильности, особенности зарубежного опыта по обеспечению безопасности дорожного движения при их использовании, а также особенности правового регулирования эксплуатации данных средств в Республике Казахстан, в том числе вопросы юридической ответственности лиц, управляющих указанными средствами, за нарушение правил дорожного движения.*

**УДК 34:656.01 (035.3)**

**ББК 67:39.1**

**ISBN 978-601-367-018-8**

© Костанайская академия МВД РК  
им. Ш. Кабылбаева, 2023

## **Содержание**

Введение.....	4
1. СРЕДСТВА ИНДИВИДУАЛЬНОЙ МОБИЛЬНОСТИ В СФЕРЕ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ: ВОПРОСЫ ТЕОРИИ И ПРАКТИКИ.....	6
1.1 Понятие и виды средств индивидуальной мобильности.....	6
1.2 Зарубежный опыт по обеспечению безопасности дорожного движения при использовании средств индивидуальной мобильности .....	28
2. ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ СРЕДСТВ ИНДИВИДУАЛЬНОЙ МОБИЛЬНОСТИ В РЕСПУБЛИКЕ КАЗАХСТАН.....	66
2.1 Правовые основания эксплуатации средств индивидуальной мобильности в Республике Казахстан .....	66
2.2 Особенности юридической ответственности граждан за нарушение правил дорожного движения при эксплуатации средств индивидуальной мобильности .....	93
Заключение.....	125
Список использованной литературы.....	128

## **Введение**

Обеспечение безопасности дорожного движения в современном мире является достаточно важным направлением государственной политики многих стран. При этом проблема травматизма и смертности на дорогах не теряет своей актуальности на протяжении длительного времени, в частности, и в Республике Казахстан. Об этом свидетельствует статистика о совершенных за последнее время дорожно-транспортных происшествиях. К примеру, за 9 месяцев 2022 года в Казахстане было зарегистрировано 10 258 дорожно-транспортных происшествий, в результате которых погибло 1716 и было ранено 13 376 человек<sup>1</sup>.

Рост аварийности в настоящее время обусловлен не только увеличением автопарка страны и транспортной загруженностью мегаполисов, но и стремительным развитием технологий по созданию новых средств передвижения, пользующихся популярностью среди населения. Наиболее актуальными и востребованными на сегодняшний день являются различные средства индивидуальной мобильности, характеризующиеся комфортностью передвижения, особенно в крупных городах, а также экологичностью и простотой управления.

---

<sup>1</sup> Портал Комитета по правовой статистике и специальным учетам Генеральной прокуратуры Республики Казахстан // qamqor.gov.kz.

Вместе с тем, использование средств индивидуальной мобильности очень часто приводит к негативным последствиям в виде причинения вреда физического и имущественного вреда различным участникам дорожного движения. Такие факты, в первую очередь, обусловлены отсутствием надлежащего правового регулирования эксплуатации указанных средств, в том числе, осуществления государственного контроля в данной сфере.

С учетом этого, возникла необходимость изучения и анализа правовых аспектов использования средств индивидуальной мобильности в Республике Казахстан и выработке соответствующих путей решения имеющихся проблем.

## **1. СРЕДСТВА ИНДИВИДУАЛЬНОЙ МОБИЛЬНОСТИ В СФЕРЕ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ: ВОПРОСЫ ТЕОРИИ И ПРАКТИКИ**

## **1.1 Понятие и виды средств индивидуальной мобильности**

За последнее десятилетие городская микромобильность претерпела фундаментальные изменения. В густонаселенной городской среде отдельные автомобили рассматриваются как неустойчивый вид транспорта, и в политике наряду с прагматическими соображениями общества происходят сдвиги в пользу экологически чистых, компактных и легких транспортных средств, именуемых сегодня как средства индивидуальной мобильности (далее – СИМ). Сокращение использования автомобилей может помочь в достижении многих стратегических целей – города могут избавиться от пробок, сократить выбросы парниковых газов, снизить уровень шума и улучшить качество воздуха. В то время как количество транспортных средств быстро растет, городские планировщики и специалисты по транспорту пытаются изменить выбор режима передвижения людей в сторону менее энергоемких видов транспорта - пеших прогулок, езды на велосипеде и т.д.<sup>2</sup>

---

<sup>2</sup> Trofimenco Y. Problems and prospects of sustainable low carbon development of transport in Russia / Trofimenco Y., Komkov V., Donchenko V. // В сборнике: IOP Conference Series: Earth and Environmental Science. 3. Сер. "International Conference on Sustainable Cities" 2018. С. 012014.

СИМ представляют собой подходящую альтернативу – удобный и экологически чистый вид транспорта, пригодного для коротких поездок в городах.

Велосипеды и другие СИМ, приводимые в движение человеком, обеспечивают дополнительную пользу для здоровья населения, поддерживая физическую активность населения. Помимо этого, СИМ также потребляют меньше самого ценного ресурса города – пространства. По всем этим причинам микромобильность представляет собой довольно актуальные на сегодняшний день средства передвижения.

При этом основной вопрос, возникающий как в Казахстане, так и в зарубежных странах, касается безопасного передвижения рассматриваемых мобильных средств, в связи с их разнообразием и высокой популярностью, которая увеличивается с каждым годом.

---

Trofimenko Y.V. Model for the assessment greenhouse gas emissions from road transport / Trofimenko Y.V., Komkov V.I., Potapchenko T.D., Donchenko V.V. // Periodicals of Engineering and Natural Sciences. 2019. Т. 7. № 1. С. 465-473.

Трофименко Ю.В., Гинзбург В.А., Комков В.И., Лытов В.М. Влияние структуры парка автотранспортных средств по виду топлива и экологическому классу на выбросы парниковых газов // Вестник СибАДИ. 2018. Т. 15. № 6 (64). С. 898-910.

Шелмаков П.С., Шелмаков С.В. Развитие велосипедного движения в Российской Федерации // Успехи современного естествознания. 2012. № 6. – С. 183-184.

За последние два года в нашей стране совершено значительное количество дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП) с участием электросамокатов, в результате чего можно сделать вывод, что это происходит из-за увеличения спроса на рассматриваемые средства передвижения, которые сегодня используются для быстрого перемещения в рамках городского пространства как экологичный вид транспорта.

К примеру, в 2021 году произошло 68 ДТП с участием самокатов, один человек погиб, 71 пострадал. А в текущем году было совершено 41 ДТП с их участием<sup>3</sup>.

Экономичность, мобильность и отсутствие необходимости получения документов на право управления данными транспортными средствами сделали их популярными не только среди молодого поколения, но и среди взрослых людей<sup>4</sup>.

Во многих зарубежных странах в правилах дорожного движения СИМ с электроприводом теперь относятся к той же категории, что и велосипеды. Велосипедная сеть – это часть

---

<sup>3</sup> Скорость электросамокатов в Казахстане хотят ограничить до 25 километров в час // [https://tengrinews.kz/kazakhstan\\_news/skorost-elektrosamokatov-kazahstane-hotyat-ogranichit-25-470925/?ysclid=l83zuyn0ef596825225](https://tengrinews.kz/kazakhstan_news/skorost-elektrosamokatov-kazahstane-hotyat-ogranichit-25-470925/?ysclid=l83zuyn0ef596825225)

<sup>4</sup> Волков П.А., Кемяш Ю.В. Средства индивидуальной мобильности: вопросы теории и практики использования // Вестник Белгородского юридического института МВД России им. И.Д. Пути-лина. 2021. № 1. С. 51-55.

городской транспортной системы, и в значительной степени она имеет ту же инфраструктуру, что и автомобили и пешеходные тротуары, но при этом имеет те же пункты происхождения и назначения. Сегодня СИМ используют ту же инфраструктуру, что и велосипеды и автомобили – дорожки, парковочные места и т.д.

В связи с этим необходимо четкое определение и классификация существующих СИМ с целью разработки основных требований к безопасности их передвижения в городской среде с анализом основных типичных расстояний поездки, скорости и других параметров для различных существующих видов транспорта, как это сделано в европейских городах<sup>5</sup> (*Таблица 1*).

*Таблица 1  
Типичные расстояния поездки, скорость и другие параметры различных существующих видов транспорта в европейских городах.*

Режим путешествия	Типовая дальность поездки путешествия, км	Средняя скорость движения, км/ч	Используемая площадь, кв. метров	Радиус маневрирования на минимальной мощности, м	Радиус маневрирования на крейсерской скорости, м
Прогулка	< 1,5	4–6	0,5–1	0	0,5

Катание на велосипеде	0,5–8	12–15	1,2–1,6	3,2–4	8,0–12
Электронный велосипед	0,5–15	15–35	1,2–1,7	3,2–4	12–18
Электросамокат (ножной тип)	0,5–5	15–25	0,8–1,2	1,5–2,5	1,5–2,5
Электроскутер (мопед)	1–20	20–40	1,2–2	3,5–5	16–20
Мотоцикл	1–20	25–50	1,5–2,2	3,5–5	16–20
Общественный транспорт	1–20	30–35	0,5–1	6–9	50–90
Автомобиль	2–35	35–50	5–12	3,5–6	40–50

При этом единого определения СИМ в юридической литературе не имеется. Анализ отдельных источников в рассматриваемой сфере позволил установить следующее наиболее общее понятие указанных средств: «Средства индивидуальной мобильности – устройства, предназначенные для передвижения человека посредством использования электродвигателя (электродвигателей) и (или) мускульной энергии человека»<sup>6</sup>.

В отчете ITF (International Transport Forum) дан перечень основных транспортных средств, которые относятся к СИМ и

---

<sup>6</sup> Госавтоинспекция разъясняет о средствах индивидуальной мобильности // <https://ekb.66.mvd.ru/news/item/24383725/?year=2021&month=8&day=2>.

приведено определение основных из них. Наряду с этим приведена полная информация по существующим системам их классификации (*таблица 2*):

*Таблица 2. Система классификации ITF.*

Тип А	Тип В	Тип С	Тип D
Без двигателя или с питанием до 25 км/ч (16 миль/ч)		Работает с максимальной скоростью между 25 – 45 км/ч (16-28 миль/ч)	
До 35 кг (77 фунтов)	35 – 350 кг (77 – 770 фунтов)	До 35 кг (77 фунтов)	35 – 350 кг (77 – 770 фунтов)

1. СИМ можно классифицировать по их максимальной скорости (*таблица 2*).
2. СИМ можно классифицировать по массе с пороговым значением в 35 кг, сверх которой регулирующие органы могут устанавливать дополнительные требования безопасности.

К СИМ типа А и типа В относятся средства с приводом от человека, такие как велосипеды, а также транспортные средства, питание которых отключается на скорости 25 км/ч. В эту категорию попадают многие велосипеды, электровелосипеды, электросамокаты и самобалансирующиеся транспортные средства.

Порог 25 км/ч, как известно, разделяет основные категории электровелосипедов в Европе. Электровелосипеды со скоростью до 25 км/ч обычно считаются и регулируются как велосипеды.

Когда их расчетная скорость превышает 25 км/ч и достигает 45 км/ч, электровелосипедам часто запрещается движение по велосипедным дорожкам и их движение подлежит дальнейшему регулированию безопасности<sup>7</sup>.

Данная система классификации не позволяет оценить мощность рассматриваемого средства передвижения и его снаряженную массу, что при движении в городских условиях будет иметь важное значение.

Следующая система классификации – это система, рекомендованная Европейским Союзом (ЕС). Регламент Европейского Союза № 168/2013 установил транспортные средства категории L в качестве ориентира для стран-членов. Транспортные средства категории L – это двух-, трех- и четырехколесные автомобили. Категория использует мощность, источник питания, скорость, длину, ширину и высоту в качестве критериев классификации, что позволяет использовать ее как классификационную систему.

Некоторые типы СИМ можно отнести к категории L1e, называемой «легкие двухколесные транспортные средства»:

1. Велосипед с приводом L1e-A: электрический велосипед, оснащенный вспомогательной силовой установкой, с

---

<sup>7</sup> В.В. Донченко, В.А. Купавцев Анализ основных классификационных систем средств индивидуальной мобильности: Вестник СибАДИ. – 2021. – Т.18, № 3(79). – С.252-263.

максимальной скоростью 25 км/ч и полезной мощностью от 250 Вт до 1000 Вт. В эту категорию входят электровелосипеды с малой мощностью.

2. Двухколесный мопед L1e-B: любое двухколесное транспортное средство с максимальной расчетной скоростью более 25 км/ч и до 45 км/ч и полезной мощностью до 4 000 Вт. В него входят скоростные электрические велосипеды, хотя большинство из них имеют мощность 500-750 Вт.

Несмотря на представленную систему классификации, в связи с разнообразием СИМ, существуют другие СИМ, которые не входят в категорию L1e, это транспортные средства, приводимые в движение человеком. Например велосипеды, коньки и самокаты, электровелосипеды с педалями на скорости до 25 км/ч и со вспомогательным электродвигателем с максимальной продолжительной номинальной мощностью до 250 Вт., самобалансирующиеся транспортные средства и транспортные средства, не оборудованные сиденьем (например стоячие скутеры). В связи с этим данная система не может быть применимой в качестве классификационной.

В США разработана своя система классификации, но в большей степени она относится к электровелосипедам:

1. Электровелосипед класса 1: велосипед, оснащенный двигателем, который обеспечивает мощность только тогда, когда

управляющее лицо крутит педали, и мощность которого перестает вырабатываться на скорости 20 миль/ч (32 км/ч).

2. Электровелосипед класса 2: велосипед, оснащенный двигателем, который может использоваться исключительно для приведения в движение велосипеда и до достижения скорости 20 миль/ч (32 км/ч).

3. Электровелосипед класса 3: велосипед, оснащенный двигателем, который обеспечивает мощность только тогда, когда управляющее лицо крутит педали, и мощность которого перестает вырабатываться на скорости 28 миль/ч (45 км/ч) и оснащен спидометром.

Значительное разнообразие СИМ, которое сегодня представлено на рынке, не позволяет использовать данную систему.

Еще одна система классификации, предложенная ассоциацией SAE. SAE International – это базирующаяся в США международная профессиональная ассоциация и организация по разработке стандартов для инженеров в различных отраслях промышленности. SAE International опубликовала стандарт J3194™, определяющий микромобильность с механическим приводом как категорию транспортных средств с механическим приводом, которые можно классифицировать по четырем основным критериям:

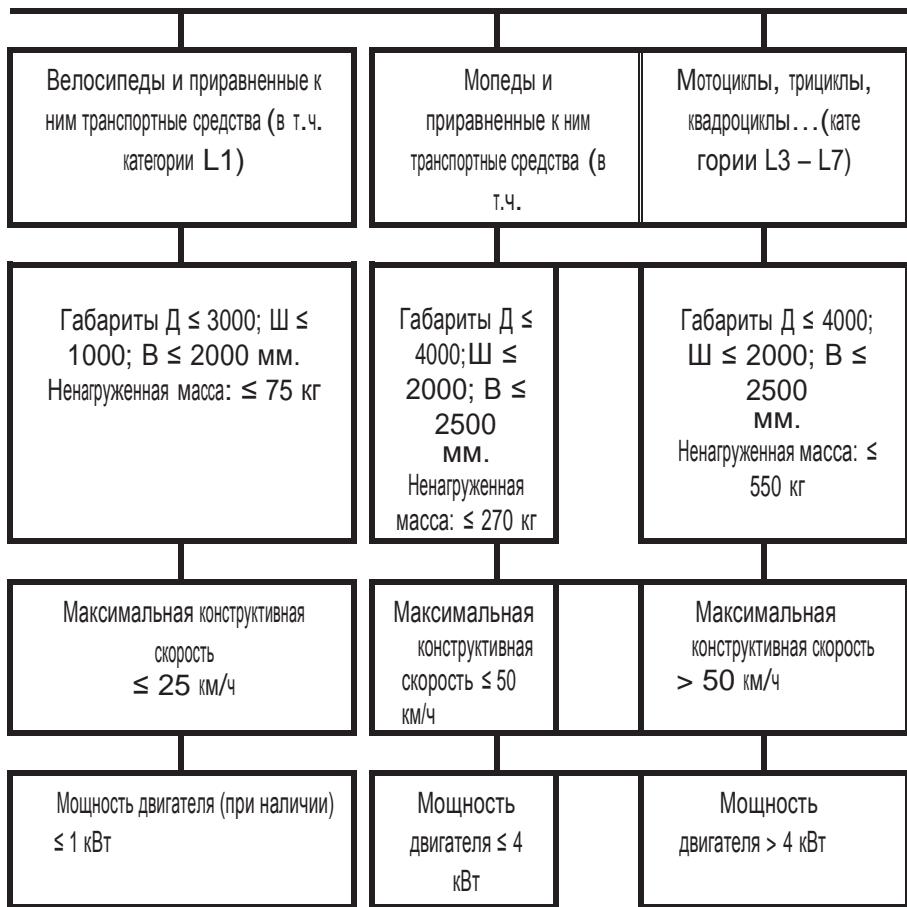
- масса – до 227 кг (500 фунтов);
- ширина – до 1,5 м (5 футов);
- максимальная скорость – до 48 км/ч (30 миль/ч);
- источник питания – от электродвигателя или двигателя внутреннего сгорания.

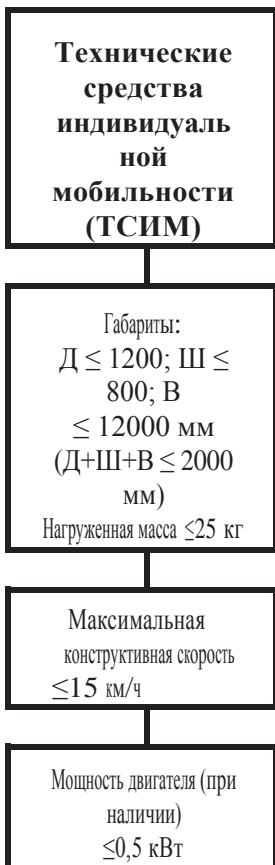
В результате анализа основных параметров СИМ установлено, что скоростные характеристики их значительно выше, чем указанные в определённых критериях, что не позволяет применять данную систему в качестве классификационной и требует применения нового, не используемого ранее параметра – мощности.

Опыт пользования СИМ в Российской Федерации и анализ научных источников, посвященных изучению данного вопроса, позволил выделить только одну классификационную систему, предложенную С.В. Шелмаковым (*таблица 3*).

*Таблица 3.*  
*Классификация ТСИМ и малых транспортных средств*  
*согласно исследованиям С.В.Шелмакова*

**Малые транспортные средства**





Предлагаемая классификация устанавливает соответствие между массогабаритными и скоростными характеристиками технических средств индивидуальной мобильности (далее – ТСИМ) и расчётными параметрами соответствующей инфраструктуры, предназначенной для передвижения с использованием этих ТСИМ<sup>8</sup>.

Мощностные характеристики в данной классификации играют второстепенную роль, поскольку мощность двигателя может использоваться не только для обеспечения высокой скорости движения ТСИМ, но и для обеспечения их самобалансирования, перемещения более тяжёлых людей, а также для обеспечения преодоления крутых подъёмов или сильного ветра.

---

<sup>8</sup> Галышев А.Б., Шелмаков С.В. Методика оценки эколого-экономической эффективности ве-лотранспорта в зависимости от интенсивности его использования // Вестник Московского автомобильно-дорожного государственного технического университета (МАДИ). 2014. № 4 (39). С. 107-110.

Таким образом, в результате анализа основных классификационных систем СИМ, определенных в зарубежных странах, можно выделить пять основных их классификаций:

- 1) классификационная система ITF ;
- 2) классификационная система ЕС;
- 3) классификационная система США;
- 4) классификационная система SAE;
- 5) классификационная система В.С. Шелмакова.

Необходимо отметить, что рассмотренные классификации не являются исчерпывающими, поскольку разнообразие СИМ на современном рынке постоянно увеличивается по причине совершенствования их основных характеристик.

С учетом этого, в 2021 году была разработана новая система классификации СИМ, авторами которой являются В.В. Донченко и В.А. Купавцев. Данная классификации основана на двух наиболее значимых параметрах – массе и мощности, так как именно они являются основными при проведении расчетов по определению степени аварийности СИМ (*таблица 4*):

*Таблица 4.  
Классификация СИМ согласно исследования  
В.В. Донченко и В.А. Купавцева*

Класс	Обозначение	Категория	Виды СИМ
-------	-------------	-----------	----------

Максимальная масса			
A	Средства, предназначенные для движения с помощью движимой мускульной силы. Движение, которое приводится путем отталкивания ногами от земли в положении стоя. Классифицируются посредством максимального веса, который может выдержать данное устройство.	AI (до 70 кг)	Роликовые коньки
		AII (до 100 кг)	Скейтборд
		AIII (до 150 кг)	Самокат
Общая мощность			
B	Средства, имеющие электрическую составляющую (наличие аккумулятора, электродвигателя, контроллера). Имеют такие характеристики, как мощность двигателя и емкость батареи, необходима подзарядка электроэнергией (220 вольт). Классификация данных средств происходит путем сравнения общей мощности агрегата.	VI (до 350 Вт)	Электрический самокат
		VII (до 900 Вт)	Электрический скейтборд, сигвей
		VIII (до 1200 Вт)	Моноколесо, гироскутер

Данная классификация легко коррелируется с предыдущими, но использует в качестве классификационного признака более простую иерархию, что позволяет соотнести рассматриваемый тип СИМ к определенной категории на первичном этапе оценки, по результату анализа технических характеристик<sup>9</sup>.

---

<sup>9</sup> Галышев А.Б., Шелмаков С.В. Методика оценки эколого-экономической эффективности ве-лотранспорта в зависимости от интенсивности его

В данной системе классификации все СИМ разделены на два класса:

1. Класс А – средства, предназначенные для движения с помощью подвижной мускульной силы. В движение, которое приводится путём отталкивания ногами от земли в положении стоя. Классифицируются посредством максимального веса, которого данное устройство может выдержать. Данный класс разделяется на три категории в зависимости от максимального веса, которое данное устройство может выдержать, а именно АI – до 70 кг, АII – до 100 кг, АIII – до 150 кг.

2. Класс В – средства, имеющие электрическую составляющую (наличие аккумулятора, электродвигателя, контроллера). Имеют такие характеристики, как мощность двигателя и емкость батареи, необходима подзарядка электроэнергии 220 Вт. Классификация данных средств индивидуальной мобильности происходит путем сравнения общей мощности агрегата. Категории ВI - до 350 Вт, ВII - до 900 Вт, ВIII - до 1200 Вт.

---

использования // Вестник Московского автомобильно-дорожного государственного технического университета (МАДИ). 2014. № 4 (39). С. 107-110.

Исходя из приведенных классификаций СИМ, необходимо также рассмотреть их виды, характеризующиеся своей современностью и наибольшей популярностью среди населения.

### **Сигвей и гироскутеры.**

Сигвей – это электрическое транспортное средство с двумя колесами и высоким рулем, внешне напоминающее колесницу. Выпущено компанией Segway Inc, название которой было перенесено и на гаджет. Оно происходит от музыкального термина «segue», что означает «следуй за». Изобретатель – Дин Кеймен.

Колеса сигвея приводятся в движение электродвигателем, а он, в свою очередь, реагирует на колебания равновесия средства. Скорость увеличивается при наклоне человека вперед и достигает обычно 50 км/ч (*рисунок 1*).



Рисунок 1. Сигвей

Впоследствии сигвей модифицировали и создали гироскутер (другое название — гироцикл) с меньшей платформой и без руля. Он стал более маневренной альтернативой своего предшественника и добился гораздо большей популярности по сравнению с ним<sup>10</sup> (*рисунок 2*).



Рисунок 2. Гироскутер.

Преимущества сигвея и гироскутера – это маневренность, легкое управление, экологичность, достаточно высокая скорость, компактность. Минусы – как и при поездке на любом другом транспортном средстве, во время пользования сигвеем нужно быть крайне бдительными.

### **Электросамокаты.**

---

<sup>10</sup> Спорт XXI века: энциклопедия современных «средств индивидуальной мобильности» // <https://stylespb.com/catalog/sport-xxi-veka-enciklopediya-sovremennyh-sredstv-individualnoy-mobilnosti>.

В 1910–1920-х это был настолько необычный вид транспорта, что девушки использовали его как символ борьбы за женскую независимость. Но тем не менее, самокаты не прижились и отошли в тень на долгие годы.

Их возрождение началось в 2010-х годах, когда изобретатели совместили современные технологические возможности (в том числе литий-ионные батареи) с комфортабельным дизайном (*рисунок 3*).

Преимущества электросамокатов заключаются в следующем: доступность, экологичность, скорость в среднем до 24 км/ч, нет необходимости покупать, так как можно повсеместно арендовать.

А вот минусы кроются в вопросах безопасности. Самокатчики, согласно исследованиям, получают травмы на 6% чаще велосипедистов. Это происходит, в том числе, из-за меньшего размера колес и худшей маневренности.



Рисунок 3. Электросамокат.

**Электроскейты.** Еще один популярный вид транспорта – спортивный снаряд, оснащенный мотором. Управляют им при помощи пульта (*рисунок 4*).

Электроскейт тяжелее своего безмоторного собрата, колеса больше, может разгоняться до 45 км/ч, средняя скорость 15–25 км/ч. Все, что нужно делать, – встать на доску и ехать, сохраняя равновесие. Есть разные типы – от городских лонгбордов до маунтинбордов для катания в горах.

Плюсы – это маневренность и относительная компактность средства, его можно брать с собой куда угодно. Минусы – без подготовки и предварительной тренировки на обычном безмоторном скейте может быть тяжело сохранять равновесие.



Рисунок 4. Электроскейт.

**Моноколесо.** Моноколеса с каждым годом становятся всё популярнее. Работает колесо за счет комплекса компонентов: датчиков, гироскопа, аксиометра и, конечно, электродвигателя (*рисунок 5*).

На первый взгляд, моноколесо кажется гораздо «страшнее» самоката или гироскутера. Однако благодаря простой конструкции без огромного количества механических узлов средство безопаснее, чем тот же электросамокат, у которого иногда отламывается руль и диаметр колес меньше (что плохо оказывается при попадании самоката даже в небольшие выбоины на асфальте).



Рисунок 5. Моноколесо.

Таким образом, активное использованием СИМ и отсутствие нормативно-правовой базы, регламентирующей требования к их безопасному передвижению как в Казахстане, так и зарубежных странах приводит к возникновению высокого уровня аварийности и травматизма.

Прежде чем разрешить использование СИМ в совместно используемых средах (транспортной и/или пешеходной), следует должным образом оценить их влияние на других пользователей совместно используемого пространства, особенно с точки зрения безопасности<sup>11</sup>. Сегодня СИМ используют ту же инфраструктуру, что и велосипеды и автомобили - дорожки, парковочные места и т.д. В связи с этим необходимо четкое определение и классификация существующих СИМ с целью

---

<sup>11</sup> Шевцова А.Г., Безродных А.А. Новый способ повышения безопасности движения на регулируемых пешеходных переходах // Известия Тульского государственного университета. Технические науки. 2015. № 6-1. С. 113-117.

разработки основных требований к безопасности их передвижения в городской среде с анализом основных типичных расстояний поездки, скорости и других параметров для различных существующих видов транспорта, как это сделано в европейских городах.

Таким образом, проведенный анализ научных трудов и специальной литературы позволил установить наиболее общее понятие средств индивидуальной мобильности, под которыми понимаются устройства, предназначенные для передвижения человека посредством использования электродвигателя (электродвигателей) и (или) мускульной энергии человека.

С учетом этого, все СИМ классифицируются по следующим системам:

- 1) классификационная система ITF ;
- 2) классификационная система ЕС;
- 3) классификационная система США;
- 4) классификационная система SAE;
- 5) классификационная система В.С. Шелмакова;
- 6) классификационная система В.В. Донченко и А.В. Купавцева.

Касательно видов СИМ, необходимо отметить, что их перечень достаточно обширный и включает в себя: сигвеи и гироциклы, электросамокаты, электроскейты, моноколеса,

велосипеды и электровелосипеды, летающие ранцы, мотосерфы, дроны-серфинг и другие.

Однако при всей многочисленности видов СИМ, в настоящей монографии будут рассмотрены особенности правового регулирования лишь некоторых из них. В первую очередь это касается электросамокатов, поскольку в Казахстане на сегодняшний день использование данного вида СИМ сопряжено с высоким уровнем травматизма, в том числе, повлекшего летальный исход.

## **1.2 Зарубежный опыт по обеспечению безопасности дорожного движения при использовании средств индивидуальной мобильности**

Сегодня на отечественный рынок уверенно выходят такие транспортные средства, как сегвей, гироскутер, электросамокат, моноколесо и т.п. Несмотря на то, что «данний рынок для нашей страны является относительно молодым по отношению к зарубежному»<sup>12</sup>, в крупных городах использование такого транспорта существенно увеличивается с каждым днем.

При таком массовом использовании средств индивидуальной мобильности в городах (с преимущественным

---

<sup>12</sup> Хавтаси Н.В. Анализ и тенденции развития рынка электротранспорта индивидуального пользования на B2B рынке в России // Наука, образование и культура. 2018. № 5 (29).

движением по тротуарам) остро встает вопрос о безопасности других участников дорожного движения, в частности – пешеходов. И уже зафиксированы случаи наезда на пешеходов, повлекшие вред здоровью разной степени тяжести.

Нам представляется, что в рамках обеспечения безопасности личности при использовании индивидуального электротранспорта можно выделить два аспекта:

- обеспечение безопасности лица, управляющего такими транспортными средствами;
- обеспечение безопасности пешеходов и иных участников дорожного движения, а также третьих лиц (не являющимися участниками дорожного движения), которые могут пострадать от использования таких транспортных средств.

Категория «третий лица» была употреблена нами не случайно в рамках справедливого замечания А.И. Чучаева и А.Ю. Пожарского о том, что «понятие «участник дорожного движения» не охватывает весь круг лиц, которые могут быть потерпевшими в автотранспортном преступлении, например при наезде на лиц, сидящих на скамейке у подъезда, и причинении предусмотренного уголовным законом вреда жизни или здоровью»<sup>13</sup>.

---

<sup>13</sup> Чучаев А.И., Пожарский А.Ю. Транспортные преступления: понятие, виды, характеристика : монография. М. : Проспект, 2018.

На сегодняшний день правовой статус средств индивидуальной мобильности определен в Казахстане весьма неоднозначно. Действующие правила дорожного движения специально не относят данные транспортные средства к какому-тоциальному виду транспорта.

В легальном определении пешехода, закрепленном в Правилах дорожного движения, фигурирует фраза, что «к пешеходам приравниваются лица ... использующие для передвижения роликовые коньки, самокаты и иные аналогичные средства»<sup>14</sup>. Это дает основание полагать, что лиц, управляющих элекросамокатами и иными аналогичными транспортными средствами пешеходами.

Аналогичную позицию занимают некоторые ученые. В частности, Г.Ш. Аюпова и И.С. Макеева однозначно отнесли к пешеходам лиц, управляющих данными транспортными средствами<sup>15</sup>.

---

<sup>14</sup> Об утверждении Правил дорожного движения, Основных положений по допуску транспортных средств к эксплуатации, перечня оперативных и специальных служб, транспорт которых подлежит оборудованию специальными световыми и звуковыми сигналами и окраске по специальным цветографическим схемам Постановление Правительства Республики Казахстан от 13 ноября 2014 года № 1196.

<sup>15</sup> Аюпова Г.Ш., Макеева И.С. Особенности квалификации нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, обусловленные признаками предмета // Уголовное право. 2019. № 1.

Однако на практике все не так однозначно. Как показывает анализ сложившейся судебной практики, на определение правового статуса лица, управляющего таким транспортным средством, влияют технические характеристики транспортного средства и в частности – мощность электродвигателя. То есть при определенных условиях электросамокат может быть признан мопедом.

Приходится согласиться с мнением И.Л. Буровой и М.В. Рудова, которые указывают на имеющиеся проблему о возможности привлечения собственников электросамокатов и лиц, которые управляют такими видами транспортных средств, к административной ответственности за нарушение правил дорожного движения<sup>16</sup>.

Рассмотрим понятие «мопед», содержащееся в Правилах дорожного движения: «двух- или трехколесное транспортное средство, снабженное двигателем внутреннего сгорания с объемом цилиндра, не превышающим пятидесяти кубических сантиметров, либо электрическим двигателем и имеющее максимальную конструктивную скорость не более пятидесяти километров в час. К мопедам приравниваются велосипеды с

---

<sup>16</sup> Бурова И.Л., Рудов М.В. О некоторых проблемах правового регулирования новых видов транспортных средств с электродвигателем // Имущественные отношения в Российской Федерации. 2019. № 2.

подвесным двигателем, мокики, скутеры и другие транспортные средства с аналогичными характеристиками»<sup>17</sup>.

Под данное определение мопеда теоретически могут попадать такие типы индивидуального электротранспорта, как сегвей, гироскутер и электросамокат. Однако, за скобками данного определения остается моноколесо, которое не подпадает под данное определение по количеству колес. При этом моноколесо сегодня также весьма распространено в качестве индивидуального электротранспорта.

Безусловное признание, например, электросамокатов скорость которых развивается до 50 км/ч мопедами влечет за собой то обстоятельство, что водители данных транспортных средств, в соответствии с п. 24.4 Правил дорожного движения должны двигаться по правому краю проездной части в один ряд либо по полосе для велосипедистов. Отсюда следует, что использование таких транспортных средств, для движения по тротуарам и пешеходным дорожкам запрещено.

При этом нам представляется, что здравый смысл не позволяет обязать водителя электросамоката передвигаться по

---

<sup>17</sup> Об утверждении Правил дорожного движения, Основных положений по допуску транспортных средств к эксплуатации, перечня оперативных и специальных служб, транспорт которых подлежит оборудованию специальными световыми и звуковыми сигналами и окраске по специальным цветографическим схемам Постановление Правительства Республики Казахстан от 13 ноября 2014 года № 1196.

краю проезжей части. Малый диаметр колеса, неглубокий рисунок протектора покрышки, малый вес электросамоката, на наш взгляд, не позволяют безопасно эксплуатировать такое транспортное средство на дорогах общего пользования. Так, разлитое масло, грязь и слякоть на обочине дороги, камень или иные посторонние предметы на проезжей части, выбоины и неровности дорожного полотна, могут привести к опрокидыванию электросамоката, и наезду на его водителя других транспортных средств. Такая правоприменительная позиция скажется на безопасности водителей средств индивидуальной мобильности и подобных транспортных средств.

Однако при движении данных транспортных средств по тротуарам наблюдается противоположная проблема. В крупных городах сегодня приходится наблюдать примеры такого использования индивидуального электротранспорта, которое не может гарантировать безопасность пешеходам, а именно: управление несовершеннолетними, а также лицами, находящимися в состоянии алкогольного опьянения, передвижение на предельных скоростях в плотном потоке людей (в том числе детей) на тротуарах, во дворах, парках и скверах. В этой связи не исключены случаи наезда на пешеходов и встает вопрос о безопасности иных участников дорожного движения.

Но есть и другая крайность – жители мегаполиса нередко приняв свой электротранспорт за быстрый способ добраться до места назначения – выезжают на проезжую часть и движутся на моноколесе или же электросамокате в плотном автомобильном потоке. В итоге водителю, который совершил дорожно-транспортное происшествие с таким участником дорожного движения, возможно придется доказывать в суде вину пешехода, особенно если мощность двигателя или количество колес (в случае с моноколесом) не позволяют отнести данные средства передвижения к транспортным средствам.

В зарубежных научных статьях можно найти результаты статистических исследований травм, полученных при управлении сегвеями и другими аналогичными транспортными средствами. Одни зарубежные ученые пришли к выводу, что тяжесть травмы у ряда пациентов, получивших травмы при использовании самобалансирующегося персонального транспорта, является значительной<sup>18</sup>. Другие исследователи отмечают, то подобно пешеходам и велосипедистам, скейтеристы являются уязвимыми участниками дорожного движения и, как ожидается, получат серьезные травмы во время дорожно-

---

<sup>18</sup> Keith Boniface, Mary PatMcKay, Raymond Lucas, Alison Shaffer, Neal Sikka. Serious Injuries Related to the Segway Personal Transporter: A Case Series // Annals of Emergency Medicine. Volume 57, Issue 4, April 2011.

транспортных происшествий<sup>19</sup>. По мнению третьих – необходимо обеспечить, чтобы прокатчики предоставляли достаточные инструкции по технике безопасности и оборудование для людей, которые не знакомы с поездкой на сегвеях<sup>20</sup>. Согласно результатам исследования японских ученых, касающегося возможным ущербам пешеходов, причиненных наездами индивидуального электротранспорта, эксперименты, основанные на особенностях человеческого восприятия, показали, что пешеходы проявляют высокую чувствительность к приближающимся к ним объектам спереди и низкую чувствительность к приближающимся объектам сзади<sup>21</sup>.

Рассмотрим позиции зарубежных исследователей по вопросам регулирования использования средств индивидуальной мобильности.

Авторы научной статьи «Разнообразие "пешеходов на колесах", новой проблемы для городов в 21 веке» отмечают, что быстрое распространение и растущая тенденция новых моделей

---

<sup>19</sup> Jun Xua, ShiShang, Guizhen Yu, Hongsheng Qi, Yunpeng Wang, Shucai Xu. Are electric selfbalancing scooters safe in vehicle crash accidents? // Accident Analysis & Prevention. Volume 87, February 2016.

<sup>20</sup> D. Roider, C. Busch, R. Spitaler, H. Hertz. Segway related injuries in Vienna: report from the Lorenz Böhler Trauma Centre // European Journal of Trauma and Emergency Surgery. April 2016, Volume 42, Issue 2.

<sup>21</sup> Yu Hasegawa, Charitha Dias, Miho Iryo-Asano, Hiroaki Nishiuchi. Modeling pedestrians' subjective danger perception toward personal mobility vehicles // Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour. 2018. Volume 56

пешеходной мобильности в городах наряду со слабой правовой ситуацией с точки зрения регулирования вызывает определенные проблемы. По их мнению, мобильные электронные транспортные средства наделяют эксплуатирующего их человека промежуточным статусом между пешеходами и автомобилями<sup>22</sup>.

Исследователи предложили классификацию данных средств на основе их максимальной скорости, дистанции, веса и наличия опасных углов, которые могут нанести вред людям в случае аварии. В зависимости от этого планируется определить разрешенную зону их использования (тротуар, велосипедная дорожка, автомобильная дорога). В заключение научной статьи ученые предлагают законодательно урегулировать обучение лиц, управляющих данными транспортными средствами, в том числе получения водительских прав для управления некоторыми их типами, а также урегулировать их использование в зависимости от различных типов, в том числе место их использования (выделенная полоса движения, проезжая часть или тротуар) и максимальную скорости движения<sup>23</sup>.

---

<sup>22</sup> Erika Åkman. Sähköpotkulaudat tulevat täänäin kaikkien käyttöön Helsingissä – ja sen voi jättää melkein minne tahansa // Taloussanomat. 18.03.2019 г. URL: <https://www.is.fi/taloussanomat/art2000006038969.html>.

<sup>23</sup> Там же.

Необходимо обратить внимание на опубликованный в 2017 году исследовательский отчет на тему «Правила и безопасность для электрических велосипедов и других маломощных транспортных средств», подготовленный компанией ViaStrada Limited, которая была нанята транспортным агентством Новой Зеландии для проведения данного исследования. Документ состоит из 182 страниц, включая графики, таблицы, схемы и диаграммы<sup>24</sup>.

Были проведены исследования 57 моделей электросамокатов и подобных транспортных средств известных брендов, в том числе по максимальной скорости и мощности двигателя. Согласно представленной таблице, большинство представленных в исследовании моделей таких транспортных средств имеют мощность более 250 Вт<sup>25</sup> и скорость до 50 км/ч, то есть по действующему законодательству и практике его применения они могут быть признаны мопедами.

Относительно безопасности пешеходов комиссия приходит к выводу, о возможности улучшить дизайн пешеходных дорожек и улиц, чтобы свести к минимуму травмы из-за конфликтов с

---

<sup>24</sup> Lieswyn, J, M Fowler, G Koorey, A Wilke and S Crimp (2017) Regulations and safety for electric bicycles and other low-powered vehicles. NZ Transport Agency research report 621. New Zealand, 2017.

<sup>25</sup> Lieswyn, J, M Fowler, G Koorey, A Wilke and S Crimp (2017) Regulations and safety for electric bicycles and other low-powered vehicles. NZ Transport Agency research report 621. New Zealand, 2017.

пешеходами или подъездными путями, опрокидывания, препятствий или плохого качества поверхности<sup>26</sup>.

Представляет интерес вопросы нормативного регулирования использования индивидуального электротранспорта в зарубежных странах.

В США законодательство об использовании средств индивидуальной мобильности начало развиваться еще в начале 2000-х годов. Так, к октябрю 2003 года 45 штатов и округ Колумбия уже приняли соответствующие законодательство, разрешающее использовать данные типы транспортных средств на тротуарах. При этом многие штаты расширили зоны использования, включив в них автомобильные дороги.

Однако от штата к штату требования к эксплуатации средств индивидуального электротранспорта различались следующим образом:

- предоставление пользователям прав и обязанностей пешеходов (Коннектикут, Нью-Йорк, Монтана и др.) или прав и обязанностей велосипедистов с соответствующей разрешенной эксплуатационной инфраструктурой (Нью-Джерси, Нью-Мексико, Юта, и др.);

- требование уступить дорогу пешеходам, дать звуковой сигнал при обгоне пешеходов, и использовать более низкие

---

<sup>26</sup> Там же.

скорости на тротуарах (Северная Каролина, Нью-Гэмпшир, Нью-Мексико и др.);

- требование дополнительного оборудования, такое как фонари и отражатели, в темное время суток (Нью-Гэмпшир, Нью-Мексико, Вирджиния, и др.);

- требования к пользователям подросткового возраста носить шлемы (Юта, Пенсильвания, Джорджия и др.), и аналогичное требование независимо от возраста в Нью-Джерси;

- минимальные возрастные требования (Юта, Вирджиния, Миссури и др.)<sup>27</sup>. Легальное определение понятия «тихоходный электрический скутер» зафиксировано в Кодексе США (Параграф 2085 главы 47 «Безопасность потребительских изделий») и означает двух или трехколесное транспортное средство с работающими педалями и электродвигателем мощностью менее 750 Вт (1 л.с.), чья максимальная скорость на асфальтированной поверхности, когда она приводится в действие только таким двигателем, в то время как на ней ездит оператор, который весит 170 фунтов (ок. 77 кг – примечание авт.), составляет менее 20 миль в час (ок. 32 км/ч – примечание

---

<sup>27</sup> Susan A. Shaheen, Caroline J. Rodier, and Amanda M. Eaken. Improving California's Bay Area Rapid Transit District Connectivity and Access with Segway Human Transporter and Other LowSpeed Mobility Devices // Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board. Volume 1927, Issue 1, 2005.

авт.)<sup>28</sup>. При этом под данное определение подпадает только электровелосипед (ввиду признака наличия педалей).

Правила дорожного движения Великобритании разрешают передвигаться на электроскутере лицам, достигшим возраста 14 лет<sup>29</sup>

Согласно рекомендациям Консультативной группы по активной мобильности по правилам поведения при использовании устройств личной мобильности, предоставленных министру-координатору и министру транспорта Сингапура, для пешеходных дорожек разрешается использовать велосипеды, а также средства личной мобильности (PMD – «personal mobility devices»), но с ограничением скорости 15 км / ч. Для велосипедных маршрутов – разрешается использовать велосипеды, PMD и электрические велосипеды, но с ограничением скорости 25 км /ч. При этом на дорогах разрешены только велосипеды и электрические велосипеды<sup>30</sup>.

---

<sup>28</sup> U.S. Code. Title 15. Commerce and trade Chapter 47. Consumer product safety. Section 2085. Low-speed electric bicycles // URL: <https://www.law.cornell.edu/uscode/text/15/2085>.

<sup>29</sup> Electric bikes: licensing, tax and insurance. Rules in England, Scotland and Wales. UK Government // URL: <https://www.gov.uk/electric-bike-rules>.

<sup>30</sup> Recommendations on Rules and Code of Conduct for Cycling and The Use of Personal Mobility Devices. Recommendations by the Active Mobility Advisory Panel Submitted to Coordinating Minister for Infrastructure, and Minister for Transport, Mr Khaw Boon Wan on 17 March 2016 // URL: [https://www.lta.gov.sg/data/apps/news/press/2016/20160317\\_AMAPPanelReport%28final%29.pdf](https://www.lta.gov.sg/data/apps/news/press/2016/20160317_AMAPPanelReport%28final%29.pdf)

Таким образом, езда на электросамокате по дорогам авторами документа не рекомендуется.

В пояснительном меморандуме к Директиве Европейского Парламента о внесении поправок в Директиву по страхованию гражданской ответственности за использование механических транспортных средств, и исполнение обязательства по обеспечению от такой ответственности говорится следующее: «Новые виды транспортных средств, такие как электрические велосипеды, сегвеи, электрические скутеры, уже подпадают под действие Директивы. Использование этих новых типов электромобилей в дорожном движении может привести к несчастным случаям, жертвы которых должны быть быстро защищены и возмещены. Однако действующая Директива также предоставляет государствам-членам право освобождать такие транспортные средства от страхования гражданской ответственности транспортных средств, если они сочтут это необходимым»<sup>31</sup>. Таким образом, государства Евросоюза самостоятельно решают вопрос о необходимости страхования

---

<sup>31</sup> Proposal for a Directive of the European parliament and of the council amending Directive 2009/103/EC of the European Parliament and the Council of 16 September 2009 relating to insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles, and the enforcement of the obligation to ensure against such liability. Brussels, 24.05.2018 COM (2018). 336 final. 2018/0168 (COD)

// URL: <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0008:FIN:EN:PDF>.

гражданской ответственности водителей индивидуального электротранспорта.

Согласно Правилам ЕС № 168/2013 Европейского парламента и Совета от 15 января 2013 г. по утверждению и надзору за рынком двух- или трехколесных транспортных средств и квадроциклов одобрение типа транспортных средств, не оборудованные хотя бы одним сиденьем<sup>32</sup>. Отсюда можно сделать однозначный вывод, что электросамокаты без сидений не могут признаваться транспортным средством в странах ЕС.

Сравнительно-правовой анализ зарубежных нормативных правовых актов и иных официальных документов показал, что общемировая тенденция, направленная на распространение использования индивидуального электротранспорта, заставляет государства принимать меры относительно правового регулирования такого использования. При этом решается данный вопрос в разных странах по-разному, общемировой практики пока не сложилось. Особенno следует остановиться на вопросе проката индивидуального электротранспорта посредством мобильного приложения.

---

<sup>32</sup> Regulation (EU) No 168/2013 Of the European Parliament and of the Council of 15 January 2013 on the approval and market surveillance of twoor three-wheel vehicles and quadricycles (Text with EEA relevance) // URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32013R0168>.

Рассмотрим опыт Российской Федерации по организации проката средств индивидуальной мобильности. Правовой базой организации такого проката в Москве являются Правила эксплуатации пунктов проката самокатов, утвержденные в 2019 году соответствующим Приказом департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры г. Москвы<sup>33</sup>, при этом первый прокат электросамокатов открылся в Москве еще в 2018 году<sup>34</sup>.

Согласно п. 4.2. Правил, владелец пункта проката самокатов своими силами и за свой счет обеспечивает доведение до сведения пользователей пункта проката требований Правил дорожного движения Российской Федерации, правил пользования пунктами проката и самокатами, установленных владельцем пункта проката самокатов, а также информирует пользователей о мерах безопасности при эксплуатации самокатов и мерах предосторожности при участии в дорожном движении. Таким образом, информацию о том, что тот или иной самокат, предоставляемый в прокат, относится в соответствии с

---

<sup>33</sup> Приказ департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры г. Москвы от 21.06.2019 № 61-02-276/9 «Об утверждении Правил эксплуатации пунктов проката самокатов и рекомендуемой формы заявления о выдаче разрешения на размещение пункта (пунктов) проката самокатов» //СПС «КонсультантПлюс».

<sup>34</sup> Быстро, удобно, экологично: в Москве открылся прокат электросамокатов. MOS.RU Официальный сайт Мэра Москвы. 18 мая 2018 // URL: <https://www.mos.ru/mayor/themes/2299/4755050>.

действующим российским законодательством к мопедам и о том, что для его управления нужны водительские права должна быть в обязательном порядке предоставлена клиенту организацией проката.

Однако на практике это может происходить далеко не так. В мобильном приложении такая информация может размещаться таким образом, что она не привлечет внимание арендатора самоката и он будет добросовестно заблуждаться, что де-юре он управляет мопедом и является потенциальным субъектом административных правонарушений. Такие случаи подтверждаются анализом судебной практики. Так, заявитель, обжалуя решение мирового судьи о привлечении его к административной ответственности за правонарушение, совершенное при управлении электросамокатом, ссылался на то, что при заключении договора аренды он не был предупрежден, что данное транспортное средство подпадает под категорию мопед<sup>35</sup>. При этом данный довод был отвергнут как не состоятельный, поскольку водитель в силу положений Правил дорожного движения самостоятельно должен убедиться в наличии у него специального права на управление

---

<sup>35</sup> Решение Хамовнического районного суда города Москвы от 4 апреля 2019 г. № 12542/19 // СПС «КонсультантПлюс».

определенным видом транспортного средства и исполнять соответствующие обязанности, предписанные законом.

В качестве сравнительного анализа можно рассмотреть вопросы организации краткосрочной аренды самокатов в Хельсинки. В настоящее время в столице Финляндии эта услуга весьма распространена и ее масштабы значительно превышают аналогичные предложения в Москве.

По информации одного из крупнейших фирм, предоставляющих услуги такой аренды, пользователи арендованных самокатов в Хельсинки должны быть совершеннолетними в соответствии с инструкциями производителя. Компания отслеживает возраст арендатора, в том числе и через платежи по банковским картам она принимает. На сегодняшний день рассматривается необходимость для пользователя отсканировать свои водительские права перед началом поездки на электросамокате, но такая практика еще не вступила в силу<sup>36</sup>.

---

<sup>36</sup> Erika Åkman. Sähköpotkulaudat tulevat täänäin kaikkien käyttöön Helsingissä – ja sen voi jättää melkein minne tahansa // Talousanomat. 18.03.2019 г. URL: <https://www.is.fi/taloussanomat/art2000006038969.html>.

Посмотрим, как решают вопрос по регулированию дорожного движения для средств индивидуальной мобильности в странах ближнего и дальнего зарубежья<sup>37</sup>.

В законодательстве Республики Беларусь, как и в Республике Казахстан, в настоящее время не содержатся нормы и правила управления средствами индивидуальной мобильности пешеходов. Государственная автомобильная инспекция МВД РБ по аналогии с Республикой Казахстан подготовила поправки в ПДД РБ<sup>38</sup>, в соответствии с которыми вводится понятие «Средства индивидуальной мобильности» и предлагается водителей СИМ приравнять к велосипедистам, ввести дополнительные запреты и ограничения.

Предлагается ограничить максимальную скорость движения СИМ до 25 км/ч, ввести обязанность водителей СИМ по оборудованию средств передвижения светоотражателями и фарами для передвижения в темное время суток. Кроме этого, предлагается ввести запрет на управление СИМ детьми, не достигшими 12 лет, запрет на использование СИМ с

---

<sup>37</sup> Мамедов А.Ш.О., Тарасов А.Ю. Перспективы обеспечения безопасности уязвимых участников дорожного движения, мировой опыт // Евразийское Научное Объединение. 2020. № 4-3 (62). С. 206-209.

<sup>38</sup> О мерах по повышению безопасности дорожного движения: Указ Президента Республики Беларусь от 28 ноября 2005 г. № 551 // Национальный реестр правовых актов Республики Беларусь. 2005. № 189, 1/6961.

неисправной тормозной системой, а также запрет на управление СИМ лицам, находящимся в состоянии опьянения, запрет на использование гаджетов (мобильных телефонов, смартфонов, планшетных компьютеров) во время движения.

В Украине в Верховную Раду в 2020 году внесены два законопроекта по вопросам регулирования использования электротранспорта пешеходами: № 3023 «Проект Закона о внесении изменений в некоторые законодательные акты относительно усовершенствования регулирования отношений в сфере обеспечения безопасности отдельных категорий участников дорожного движения (пользователей персонального легкого электротранспорта, велосипедистов и пешеходов)»; № 3023-1 «Проект Закона о внесении изменений в некоторые законодательные акты Украины относительно организации дорожного движения для лиц, которые движутся с помощью портативных транспортных средств на электрической тяге»<sup>39</sup>, но к настоящему времени ни один не принят.

Указанные законопроекты предлагают электросамокаты, сигвеи, гироскутеры, моноколеса и прочие средства передвижения пешеходов отнести к персональному легкому транспорту (далее ПЛТ).

---

<sup>39</sup> Карточка законопроекта [Электронный ресурс] // Официальный вэб-портал Верховной Рады Украины. URL:  
[http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/ebproc4\\_2?pf3516=-3023&skl=10](http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/ebproc4_2?pf3516=-3023&skl=10).

Данные законопроекты предусматривают, что на ПЛТ можно передвигаться по специальным велосипедным дорожкам. В случае их отсутствия разрешается двигаться по краю проезжей части дороги или по обочине.

Установлены также следующие требования: ПЛТ должен быть исправным и оборудованным звуковым сигналом; для передвижения в темное время суток транспорт должен быть оборудован светоотражателями и фарой, водитель обязан надеть светоотражающий жилет или иметь светоотражающие элементы на одежде.

Запрещается управлять ПЛТ в состоянии опьянения, перевозить пассажиров, если это не предусмотрено конструкцией транспортного средства, а также во время движения запрещается использовать гаджеты (телефон, смартфон, планшет), держа его в руке.

Однако в законопроектах не содержатся требования к максимальной скорости ПЛТ и возрасту, с которого можно управлять таким транспортом.

В Латвийской Республике в апреле 2021 года были внесены изменения в Закон о дорожном движении<sup>40</sup>, которые закрешили основы правового регулирования использования

---

<sup>40</sup> Road Traffic Law // Latvijas Vēstnesis, 274/276. 1997.; Latvijas Republikas Saeimas un Ministru Kabineta Ziņotājs, 22. 1997 [Электронный ресурс]. URL: <https://likumi.lv/ta/en/en/id/45467-road-traffic-law> (дата обращения: 01.09.2021).

электросамокатов. Так, в соответствии с п. 9.1 ст. 1 указанного закона под самокатом понимается «транспортное средство (далее ТС), оснащенное электродвигателем, максимальная расчетная скорость которого не превышает 25 км/ч, не имеющее педалей, рассчитанное на одного человека, имеющее руль, выполняющий функции поддержки для рук и механически соединенный с поверхностью, на которую ставятся ноги».

Вышеуказанный закон устанавливает и возрастные ограничения, так в возрасте до 14 лет использоваться самокат запрещено, с 14 до 17 лет необходимо иметь велосипедные или иные водительские права; лицам, достигшим 18 лет, для управления самокатом права не нужны.

За нарушение ПДД на самокате водителей будут привлекать к ответственности аналогично велосипедистам.

В Латвии, лицам, управляющим самокатом, разрешается двигаться по пешеходным, велосипедным дорожкам, в случае их отсутствия – по краю проезжей части дороги в один ряд, и только по тем дорогам, где максимальная разрешенная скорость движения не превышает 50 км/ч, а так же в по пешеходным дорожкам и тротуарам, при этом уступая дорогу всем пешеходам. Самокат должен быть оборудован тормозной системой, фонарем белого света спереди и фонарем красного

света сзади. В темное время суток необходимо надевать одежду со светоотражающими элементами.

Следует отметить, что электросамокатам разрешено двигаться по полосе общественного транспорта, если установлен соответствующий знак.

Кроме этого, установлен и ряд ограничений. Так, запрещено управлять самокатом в состоянии опьянения при содержании алкоголя в крови выше 0,5 промилле. Запрещено ездить, не держась за руль, и перевозить пассажиров и грузы, если это не предусмотрено конструкцией ТС.

Владельцы электросамокотов получили возможность регистрировать свои ТС в базе данных Дирекции безопасности дорожного движения (CSDD). Регистрация, как и для велосипедов, является добровольной, и при ее отсутствии не приведет к проблемам с полицией.

В Эстонской Республике с июля 2021 года вступают в силу поправки к Закону о дорожном движении [13], которые устанавливают правила для водителей электросамокатов.

П. 21.1 ст. 2 указанного закона содержит понятие «легкое персональное средство передвижения», под которым понимают «соответствующее установленным требованиям и приводимое в движение электричеством транспортное средство без сидения, предназначенное для перевозки одного человека, за

исключением велосипеда. Легким персональным средством передвижения считается также указанный в пункте 80 настоящей статьи электрический самобалансирующийся самокат». В свою очередь, в п. 80 содержится понятие «электрический самобалансирующийся самокат» – самобалансирующееся одноосевое транспортное средство, предназначенное для перевозки одного человека и приводимое в движение электричеством (моноколесо).

К легким персональным средствам передвижения теперь предъявляются следующие требования: максимальная мощностью электродвигателя не должна превышать 1 киловатт, максимальной скорость не более 25 км/ч. ТС, которые не будут соответствовать указанным требованиям, запрещены к эксплуатации и продаже на территории Эстонии.

Кроме этого, в Эстонии к легким персональным средствам передвижения теперь применяются такие же ограничения, как и к велосипедистам. Например, запрещается управлять легким персональным ТС детям, не достигшим 10 лет, водители от 10 до 16 лет обязаны управлять ТС в велосипедном защитном шлеме и иметь право на управление велосипедом. Для езды в темное время суток персональное ТС должно быть оборудовано фарами и светоотражающими элементами.

В Республике Польша 20 мая 2021 г. вступили в силу поправки в ПДД Польши [14], которые закрепили в пункте 47б ст. 2 понятие «электросамокат» (hulajnoga elektryczna) двухосное транспортное средство с электрическим приводом, с рулевым колесом, без сиденья и педалей, конструктивно предназначен для движение только водителя на этом транспортном средстве. А так же введено понятие «устройство для личной транспортировки» (Urządzeń transportu osobistegoc – далее UTO), под которым понимают другие виды аналогичного портативного транспорта.

В соответствии с законодательством Польши, дети, не достигшие 10 лет, могут передвигаться на UTO только на территории жилых зон или специальным местах, без выезда на дороги общего пользования, и только в сопровождении взрослого. Лица, не достигшие 18 лет, могут управлять UTO, только имея водительское удостоверение на велосипед или иной транспорт. В свою очередь, для лиц достигших 18 лет, нет такого требования – они могут свободно передвигаться на UTO, соблюдая требования ПДД<sup>41</sup>.

---

<sup>41</sup> Prawo o ruchu drogowym z dnia 20 czerwca 1997 r. // Opracowano na podstawie: t.j. Dz. U. z 2021 r. poz. 450, 463, 694, 720, 1641 // <https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/download.xsp/WDU19970980602/U/D19970602Lj.pdf>.

В правилах указано, что водители УТО могут передвигаться по велодорожкам с максимальной скоростью 20 км/ч. Так же разрешается передвижение по проезжей части дороги, при условии, что скорость движения ограничена 30 км/ч. Кроме этого, можно ездить по тротуарам и пешеходным дорожкам, предоставляя преимущество пешеходам. Точного ограничения скорости при движении по тротуарам не установлено, однако указано, что она должна быть не выше чем у пешехода. Следует согласиться с И.С. Михалевой, которая считает, что благодаря комплексному подходу и взаимодействию всех заинтересованных органов власти и институтов гражданского общества удастся добиться существенного сокращения количества дорожно-транспортных происшествий в данной сфере, погибших и раненых в них участников дорожного движения<sup>42</sup>.

Таким образом, мы видим, что в настоящее время большинство стран осуществляют попытки правового регулирования использования персонального электротранспорта и средств индивидуальной мобильности. В национальные

---

<sup>42</sup> Михалева И.С. О некоторых актуальных проблемах содержания контроля уровня подготовки водителей транспортных средств в образовательных учреждениях» // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: со-стояние, проблемы, пути совершенствования. 2020. № 1 (3). С. 305-310.

правовые акты вводятся понятия таких средств, а так же устанавливаются некоторые ограничения на их использование и дополнительные обязанности для водителей таких ТС. Некоторые государства приравнивают водителей СИМ к велосипедистам (Польша, Латвия, Эстония), некоторые вводят новую категорию участников дорожного движения (Россия, Беларусь, Украина).

В этой связи мы считаем, что в целях гармонизации и унификации международного законодательства в области дорожного движения, необходимо на международном уровне, например в рамках Организации Объединённых Наций (ОНН), разработать рамочный нормативный акт, регламентирующий права и обязанности лиц, управляющих легким персональным транспортом и средствами индивидуальной мобильности.

Необходимо отметить, что СИМ вошли в нашу повседневную деятельность и отказаться от них уже невозможно. Определяющую роль в выборе средств передвижения играют следующие факторы: экономия времени, экономия материальных средств, минимальные вложения для обслуживания средства передвижения, низкий уровень выброса вредных веществ, что не наносит ущерба природе. Исходя из этих факторов, особо популярными электрическими средствами передвижения малой мощности и стали гироборд, гирокуттер,

моноколесо, электрические роликовые коньки, электровелосипед, создающие комфортное передвижение по городу. Но самым востребованным, распространенным и удобным видом из перечисленных средств индивидуальной мобильности в настоящее время является электросамокат.

Анализ опыта зарубежных стран по применению средств индивидуальной мобильности дает основания утверждать, что население большинства стран активно использует такие средства передвижения. Первостепенной причиной широкого их распространения является отсутствие причинения вреда экологии, тогда как высокий уровень автомобильного трафика в городах с большой численностью и плотностью становится результатом нанесения значительного ущерба экологии.

Так, в Сингапуре проблему снижения количества автотранспортных средств решили экономическим путем, увеличив стоимость таможенной пошлины и постановки на учет транспортного средства. Поэтому наиболее целесообразным для многих жителей республики стало передвижение на средствах индивидуальной мобильности. Китай к 2020 году добился значительного снижения загрязнения воздуха и выбросов ядовитых веществ в атмосферу путем замены автотранспортных средств на более экологичные и более мобильные средства

передвижения<sup>43</sup>. Озабоченность властей отдельных государств здоровьем жителей, повышением их физической активности также способствует распространению средств индивидуальной мобильности.

Решению проблемы обеспечения безопасности движения с применением средств индивидуальной мобильности в настоящее время уделяется большое внимание законодательными органами значительного количества стран. Причем единое универсальное решение в настоящее время отсутствует. В разных странах установлены некоторые ограничения для лиц, управляющих средством индивидуальной мобильности. К ним можно отнести: возраст – не менее 12 лет во Франции, 14 лет в Германии, 16 лет в США (штате Калифорния); скорость для различных классов дорог; движение по пешеходным зонам (во Франции, Германии, Испании; Транспортное агентство Швеции предлагает запретить на электросамокатах заезжать даже на велосипедные дорожки); движение на дорогах общего пользования (в Великобритании) и пр. Кроме того, например, в Калифорнии владельцу электросамоката необходимо получить право («водительскую лицензию») на управление им и обязательно использовать шлем. В Германии для передвижения по дорогам на электрическом

---

<sup>43</sup> Сагинова О.В. Международный опыт развития мобильности в мегаполисе // ЭТАП: экономическая теория, анализ, практика. 2019. № 1. С. 70-81.

самокате необходимо иметь действительный полис обязательного страхования гражданской ответственности для конкретного транспортного средства. При пользовании арендованными самокатами страховка является частью пакета предоставляемых услуг<sup>44</sup>.

Таким образом, единого концептуального подхода в правовом регулировании правил использования электрических средств передвижения малой мощности в зарубежных странах нет, в каждой стране установлены различные правила. Тем не менее регламентированные на законодательном уровне правила способствуют обеспечению порядка, ясности в применении средств индивидуальной мобильности.

В некоторых странах и зарубежных муниципалитетах движение личного электротранспорта ограничено на законодательном уровне. Власти вынуждены в срочном порядке решать, как классифицировать подобные «гаджеты» и регулировать их движение, учитывая нужды населения, но исключая аварийные ситуации.

Популярность транспортных средств на электротяге вызывает проблемы везде: их владельцы порой ездят в состоянии алкогольного опьянения, создают опасные ситуации

---

<sup>44</sup> Нелюбин М. Основные правила для электросамокатов в Германии. URL: <https://www.dw.com/ru/a- 50835372>.

на дорогах и угрожают здоровью пешеходов на тротуарах. В последние два года власти стран, где часто встречаются СИМ, прибегают к различным ограничительным мерам. Чаще всего к этому вынуждают учащающиеся ДТП с электросамокатами и гироскутерами.

Власти Барселоны запретили движение электросамокатов на пешеходных зонах после смертельной аварии: молодой человек сбил на тротуаре 90-летнюю женщину на скорости 30 км/ч.

Падая, она ударилась головой и через несколько часов скончалась от внутреннего кровоизлияния в реанимации. Теперь в муниципалитете прорабатывают правила движения на электросамокатах по дорогам. Такой же запрет осенью 2018 года введен в Мадриде. Транспортное агентство Швеции хочет запретить электросамокатам заезжать даже на велосипедные дорожки после похожего ДТП, в результате которого погиб человек.

В США правила, которыми регулируется движение на СИМ, каждый штат определяет по-своему. В Калифорнии владельцам электросамокатов необходимо получить водительскую лицензию, им разрешено ездить только по велодорожкам или проезжей части и обязательно в шлеме. В

Нью-Йорке с помощью СИМ можно ездить по улицам города (за исключением Манхэттена) начиная с 16 лет.

Власти города Нэшвилль в штате Теннесси запретили использование СИМ на электротяге после смертельной аварии с участием электросамоката.

Во Франции СИМ приобрели огромную популярность: в Париже насчитывается более 20 000 одних только электросамокатов. Запрета на перемещение по пешеходным зонам оказалось недостаточно: по словам министра транспорта Франции Элизабет Борн, регулирование их движения велось «по законам джунглей». Многочисленные ДТП, в том числе со смертельным исходом, потребовали от властей срочных мер. Сейчас во Франции скорость движения СИМ ограничена до 20 км/ч вообще и до 8 км/ч на улицах с активным пешеходным движением.

Немецкие власти разрешили лицам старше 14 лет передвигаться на личном электротранспорте только по дорогам со скоростью не более 20 км/ч, не заезжая на пешеходные дорожки и тротуары. Через месяц после введения этих правил министерство транспорта Германии оценило результат: за 30 дней около 100 нарушителей оштрафовали за езду в нетрезвом виде. Многие вопреки правилам заезжают на тротуары или едут по скоростным магистралям. Глава берлинского района Митте

Штефан фон Дассель заявил, что за те или иные нарушения каждые четыре минуты ловят очередного владельца электросамоката.

В Дании СИМ на электротяге практически приравнены к велосипедам. На сегвеях и электросамокатах разрешено ездить по велодорожкам. Датский Совет по безопасности дорожного движения предполагает, что использование таких средств передвижения приводит к тому же уровню риска, что и велосипедное движение. Как заявил исследователь Совета Йеспер Хеммингсен, ежедневно происходит в среднем два несчастных случая с участием пользователей электрических СИМ. Одно из самых частых нарушений движения в этой стране, как и везде, — управление транспортным средством в нетрезвом виде.

Владельцам электросамокатов в Англии запрещено пользоваться ими в общественных местах. Там до сих пор действует закон 1835 года, согласно которому на личном электротранспорте можно передвигаться только в пределах частной территории. Тем не менее на улицах британских городов много пользователей СИМ, и с их участием, как и всюду, происходят ДТП. Поэтому в министерстве транспорта Великобритании уже заявили, что займутся регулированием движения личного электротранспорта в ближайшее время.

Самая первая разновидность мотосамоката появилась в 1915 году, когда нью-йоркская фирма Autoped Company выпустила новое для автопрома транспортное средство, назвав его автопед. Это была платформа, снабженная двумя 15-дюймовыми колесами и колонкой рулевого управления.

Она выпускалась с бензиновым либо электрическим мотором и развивала скорость до 40 км/ч.

В московской газете «Раннее утро» 7 марта (23 февраля) 1916 года появилась заметка о заокеанской новинке: «В мире американской автомобильной индустрии появилось новое изобретение, которому суждено, быть может, очень скоро завоевать весь мир благодаря его демократическому характеру. Новое изобретение называется "автопедом" и представляет собою карликовый автомобиль; по устройству это — наполовину автомобиль, наполовину... роликовые коньки. Огромное преимущество автопеда перед трамваем и железной дорогой — индивидуальность пользования, позволяющая не считаться с расписаниями, загромождением путей и т. п.; перед велосипедом и мотоциклеткой — прочность конструкции и удобство сиденья, перед автомобилем — миниатюрность размеров и, главное, цена».

На смену автопеду вскоре пришли мотороллеры и мопеды<sup>45</sup>. А с появлением литий-ионных аккумуляторов индустрия личного электротранспорта пережила второе рождение. В 1994 году запатентована технология производства сегвеев — самобалансирующихся платформ с двумя колесами, расположенными по бокам. В открытую продажу они поступили в 2002 году, мгновенно став популярными у туристов и сотрудников разных служб, требующих частых перемещений: курьеров и почтальонов, полицейских и охранников, складских рабочих и менеджеров бизнес-центров.

Затем на улицах городов стали появляться гироциклы, моноколеса, электроскейтборды и электросамокаты, которые позволяют в хорошую погоду быстро добраться до работы. На них с удовольствием катаются люди любых возрастов.

Рынок таких транспортных средств уверенно растет во всем мире, что приходится учитывать и казахстанским властям.

Проведенное исследование позволяет сделать вывод, что на сегодняшний день в Республике Казахстан правовой статус средств индивидуальной мобильности однозначно не определен, соответствующая правовая база его использования отсутствует, а в зарубежных исследованиях и законодательстве также не наблюдается единого подхода.

---

<sup>45</sup> Дороги России // № 3 (117) 2020.

В этой связи представляется целесообразным внести соответствующие изменения в Правила дорожного движения, закон РК «О дорожном движении» и иные нормативные правовые акты Республики Казахстан, в рамках которых детально урегулировать общественные отношения, связанные с использованием индивидуального электротранспорта, а именно:

1. Закрепить обобщающее понятие для таких видов транспорта, как электросамокат, сегвей, гироскутер, моноколесо и др. В этой связи предлагается понятие «средства индивидуальной мобильности». Нам представляется, что данное понятие с одной стороны – обобщит его виды (сегвей, моноколесо, электросамокат) и с другой – разграничит с иными транспортными средствами (автомобилями, мотоциклами и пр.).

2. Установить классификацию данных транспортных средств, в зависимости от их типа, мощности электродвигателя, максимальной скорости и иных оснований. Такая классификация позволит прировнять по своему правовому статусу одни транспортные средства к велосипедам, другие – к мопедам, а третьи – к механическому самокату или роликовым конькам (то есть не признавать их транспортными средствами), а лицо, управляющее ими – к пешеходу.

3. Нормативно определить минимальный возраст для управления средствами индивидуальной мобильности в зависимости от его типа.

4. Определить разрешенную территорию использования в зависимости от типа индивидуального электротранспорта (тротуары, велосипедные дорожки, парки, скверы и пр.). Нам представляется, что не следует допускать их использование на дорогах общего пользования в целях обеспечения безопасности водителей таких транспортных средств. Можно также предусмотреть ограничение максимальной скорости движения (например, при движении по тротуару).

4. Зафиксировать требования к производителям и поставщикам индивидуального электротранспорта об обязательном указании на транспортном средстве его мощности двигателя и (или) типа, а также возможно предусмотреть требования к минимальной комплектации (фонарь, отражатели и пр.).

5. Предусмотреть различные виды юридической ответственности на различных этапах приобретения, аренды и эксплуатации индивидуального электротранспорта, начиная от ответственности производителей и поставщиков таких транспортных средств, и организаций их проката, заканчивая

ответственностью лиц, управляющих такими транспортными средствами как источниками повышенной опасности.

6. Для водителей некоторых категорий индивидуального электротранспорта возможно предусмотреть добровольное страхование гражданской ответственности путем внесения соответствующих изменений в законодательство о страховании.

Такие изменения законодательства должны стать основой правового обеспечения безопасности личности при использовании индивидуального электротранспорта, причем как водителей таких транспортных средств, так и пешеходов и иных участников дорожного движения, а также третьих лиц. Только комплексное правовое регулирование, основанное на детальном анализе возможных рисков, может предотвратить угрозы безопасности личности при использовании индивидуального электротранспорта.

## **2. ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ СРЕДСТВ ИНДИВИДУАЛЬНОЙ МОБИЛЬНОСТИ В РЕСПУБЛИКЕ КАЗАХСТАН**

### **2.1 Правовые основания эксплуатации средств индивидуальной мобильности в Республике Казахстан**

Обеспечение надлежащего правового регулирования эксплуатации СИМ характеризуется своей актуальностью и значимостью для любого современного государства. Это обусловлено необходимостью правового закрепления таких составляющих как технические требования к СИМ, их статус в сфере дорожного движения, а также юридическая ответственность за нарушение установленных требований по их эксплуатации.

В настоящее время в Республике Казахстан как и во многих других государствах порядок использования СИМ в сфере дорожного движения практически не урегулирован должным образом. Исключением из этого являются лишь технические регламенты по эксплуатации электросамокатов, которые были утверждены 1 июля текущего года Национальным стандартом СТ РК 3769-2022 «Самокаты электрические. Технические требования».

При этом для всех остальных видов СИМ, используемых в Казахстане, соответствующие технические требования в части

безопасного их использования законодательством не предусмотрены. Наряду с этим, правовой статус лиц, использующих СИМ, в сфере дорожного движения не регламентирован. Для подтверждения своих доводов перейдем к анализу соответствующих нормативных актов в области обеспечения безопасности дорожного движения.

В соответствии с пунктом 13 статьи 1 Закона Республики Казахстан от 17 апреля 2014 года «О дорожном движении», дорожное движение представляет собой совокупность общественных отношений, возникающих в процессе перемещения людей и грузов посредством транспортных средств или без таковых в пределах дорог.

В пункте 15 статьи 1 данного закона указано, что участником дорожного движения является лицо, принимающее участие в процессе дорожного движения в качестве пешехода, пассажира или водителя<sup>46</sup>.

Для того, чтобы определить правовые основания участия СИМ в дорожном движении, обратимся к разъяснению таких понятий как пешеход, пассажир и водитель, которые тоже закреплены в вышеуказанном законе.

---

<sup>46</sup> О дорожном движении. Закон РК от 17.04.2014 года № 194-В ЗРК // <https://adilet.zan.kz/rus/docs/Z1400000194#z2>.

Пунктом 10 статьи 1 Закона РК «О дорожном движении» предусмотрено, что пешеходом является лицо, находящееся вне транспортного средства на дороге и не производящее на ней работы. В частности, к ним приравниваются физические лица, передвигающиеся в креслах-колясках для лиц с инвалидностью, ведущие велосипед, мопед, мотоцикл, везущие санки, тележку, детскую коляску.

В свою очередь, водителем является лицо, управляющее транспортным средством, погонщик, ведущий по дороге скот, стадо, вьючных, упряженых или верховых животных. А пассажиром признается лицо, находящееся на (в) транспортном средстве и не управляющее им.

Понятие транспортного средства изложено в пункте 28 статьи 1 указанного закона следующим образом: «Транспортное средство – устройство, предназначенное для перевозки по дорогам людей, грузов или оборудования, установленного на нем»<sup>47</sup>.

Исходя из приведенного определения, СИМ по своему предназначению не могут рассматриваться в качестве транспортных средств, поскольку они предназначены не для перевозки людей, а для передвижения лиц, которые ими управляют. Более того, в отличие от транспортных средств

---

<sup>47</sup> Там же.

СИМ используются для передвижения как по дорогам, так и вне проезжей части: на тротуарах, велосипедных дорожках, в парках, скверах и т.д. Соответственно, лицо, управляющее СИМ, не может являться водителем либо пассажиром.

Что касается правового статуса пешехода, то он по своей сущности в большей степени характерен для лица, управляющего СИМ. Однако и в этом случае, возникает спорный вопрос по поводу обязательного передвижения такого лица по дороге (проезжей части). Как мы указывали ранее, управление СИМ может осуществляться и вне пределов дороги.

Вместе с тем, необходимо отметить, что вопросы эксплуатации одного из видов СИМ урегулированы казахстанским законодательством. В данном случае речь идет о таком СИМ, как велосипед. Ранее нами отмечалось, что данное средство по своим характеристикам может рассматриваться в качестве СИМ, поскольку оно предназначено для передвижения человека и приводится в действие мускульной силой.

Однако действующая правовая регламентация статуса лица, управляющего велосипедом, достаточно противоречива. В соответствии с пунктом 6 статьи 1 Закона РК «О дорожном движении» велосипед – это транспортное средство, имеющее два колеса или более (кроме кресел-колясок для лиц с

инвалидностью) и приводимое в движение мускульной силой людей, находящихся на нем<sup>48</sup>. Другими словами, законодатель предусмотрел для велосипеда статус транспортного средства. Соответственно, лицо управляющее велосипедом, по сути является водителем.

При этом пункт 10 статьи 1 указанного закона относит лицо, управляющее велосипедом, к категории пешехода, который обычно передвигается вне транспортного средства. Исходя из этого, имеет место противоречие пунктов 6 и 10 статьи 1 Закона РК «О дорожном движении». Поэтому наиболее удачным в данном случае является приданье лицу, управляющему велосипедом, либо статуса водителя, либо пешехода. Аналогичным образом должен быть урегулирован статус лиц, управляющих другими видами СИМ.

Необходимо отметить, что вопросы эксплуатации СИМ в Казахстане урегулированы не на должном уровне и Правилами дорожного движения, утвержденными Постановлением Правительства от 13 ноября 2014 года № 1196. В частности, нормативные определения транспортного средства, участников дорожного движения, водителя, пассажира, пешехода,

---

<sup>48</sup> О дорожном движении. Закон РК от 17.04.2014 года № 194-В ЗРК // <https://adilet.zan.kz/tus/docs/Z1400000194#z2>.

велосипеда не отличаются от определений, предусмотренных в содержании Закона РК от 17 апреля 2014 «О дорожном движении». Это подтверждается содержанием подпунктов 12, 16, 19, 26, 31, 40 пункта 2 Правил дорожного движения<sup>49</sup>.

С учетом этого, возникает необходимость правового закрепления статуса лиц, управляющих СИМ, и в Правилах дорожного движения. При этом они должны быть отнесены либо к водителям, либо к пешеходам. Но как указывали ранее, для них более приемлемым является статус пешеходов.

Наряду правовым статусом лиц, управляющих СИМ, необходимо также рассмотреть вопросы правового регулирования предъявляемых к ним технических требований в области обеспечения безопасности дорожного движения. Как мы указывали ранее, первые шаги в данном направлении уже проделаны. Однако принятый в июле текущего года Национальный стандарт касается исключительно электросамокатов. Итак перейдем к его рассмотрению.

---

<sup>49</sup> Об утверждении Правил дорожного движения, Основных положений по допуску транспортных средств к эксплуатации, перечня оперативных и специальных служб, транспорт которых подлежит оборудованию специальными световыми и звуковыми сигналами и окраске по специальным цветографическим схемам

Постановление Правительства Республики Казахстан от 13 ноября 2014 года № 1196 // <https://adilet.zan.kz/rus/docs/P1400001196>.

Национальный стандарт (далее – Стандарт) распространяется на электрические самокаты, приводимые в движение от установленных на них источников электрической энергии. При этом стандарт не распространяется на:

- электрические средства передвижения с системой самобалансирования (моноколеса, гироскутеры с рукояткой управления или без нее);
- устройства, классифицируемые в качестве игрушек для детей;
- устройства без системы самобалансирования, имеющие сиденье;
- устройства, предназначенные для участия в соревнованиях;
- электрические велосипеды;
- устройства для инвалидов/оказания медицинской помощи;
- устройства, имеющие максимальную скорость выше 25 км/ч;
- устройства, имеющие батарею напряжением более 100 В постоянного тока и/или зарядное устройство на напряжение более 240 В переменного тока;

- устройства, на которых не находится управляющий ими водитель<sup>50</sup>.

Пунктом 3.1 Стандарта предусмотрено следующее понятие электрического самоката: «Электрическое транспортное средство индивидуальной мобильности, имеющее два или три колеса, предназначенное для передвижения одного человека посредством использования электродвигателя(ей), не имеющее сиденья, с максимальной конструктивной скоростью не более 25 км/ч.».

В пункте 3.41 Стандарта изложено, что лицо, управляющее электрическим самокатом, является водителем<sup>51</sup>. Исходя из содержания данных пунктов, можно сказать, что на уровне Стандарта электросамокат признается транспортным средством, а лицо, управляющее им, имеет статус водителя. Такая правовая регламентация не совсем соответствует нормам Закона РК «О дорожном движении» и Правилам дорожного движения в части определения статуса лиц, управляющих велосипедами. С учетом этого требуется внесение соответствующих изменений в указанные нормативные акты,

---

<sup>50</sup> Национальный стандарт СТ РК 3769-2022 «Самокаты электрические. Технические требования» // [https://online.zakon.kz/Document/?doc\\_id=37484437&pos=16;-52#pos=16;-52](https://online.zakon.kz/Document/?doc_id=37484437&pos=16;-52#pos=16;-52).

<sup>51</sup> Там же.

касающихся четкого закрепления статуса лиц, управляющих электросамокатами, в качестве водителей либо пешеходов.

В соответствии с пунктом 4.1 Стандарта электрические самокаты относятся к электрическим транспортным средствам индивидуальной мобильности. Исходя из данной нормы, необходимо сделать вывод о том, что на сегодняшний день законодательством РК предусмотрен только один вид СИМ – электрические самокаты.

Электрические самокаты оснащаются электродвигателем(ями), батареей напряжением не более 100 вольт постоянного тока, зарядным устройством на напряжение не более 240 вольт переменного тока. При этом в своей конструкции они должны иметь деку, руль, два или три колеса, электродвигатель, аккумуляторную батарею, устройства освещения, устройство сигнальное, тормозную систему, парковочное устройство (в случае оснащения), органы управления<sup>52</sup>.

Основные виды электрических самокатов в зависимости от вариантов их конструкции изложены в пункте 4.4 Стандарта (*таблица 5*):

---

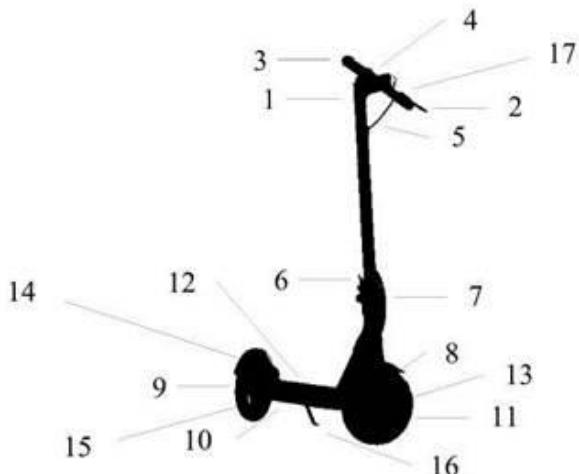
<sup>52</sup> Там же.

*Таблица 5. Основные виды электрических самокатов.*

№	Вид электрического самоката	Информация о двигателе
1	Двухосный с одним колесом на оси (двухколесный электрический самокат).	Привод на переднее/заднее колесо или на оба.
2	Двухосный с одним колесом на одной из осей и двумя колесами на второй оси (трехколесный электрический самокат).	Привод на переднее колесо/ заднюю ось или на обе оси.

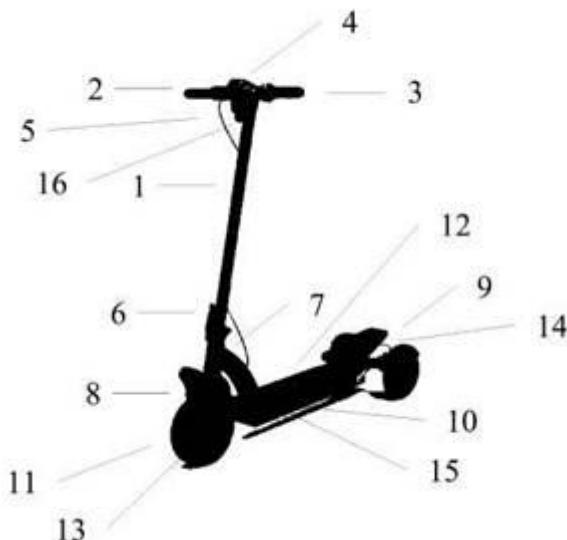
Для более удобного восприятия данной информации отобразим ее в виде рисунков, имеющихся в приложении Стандарта:

Рисунок 6. Двухколесный электрический самокат.



1 - руль; 2 - рычаг тормоза; 3 - акселератор; 4 - орган управления; 5 - электрический кабель/тормозной трос; 6 - система складывания/раскладывания; 7 - выдвижной механизм; 8 - передняя вилка; 9 - задняя вилка; 10 - несущая рама; 11 - колесо; 12 - дека; 13 - двигатель; 14 - тормоз; 15 - аккумуляторная батарея; 16 - парковочное устройство; 17 - устройство освещения.

Рисунок 6. Трехколесный электрический самокат.



1 - руль; 2 - рычаг тормоза; 3 - акселератор; 4 - орган управления; 5 - электрический кабель/тормозной трос; 6 - система складывания/раскладывания; 7 - выдвижной механизм; 8 - передняя вилка; 9 - задняя вилка; 10 - несущая рама; 11 - колесо; 12 - дека; 13 - двигатель; 14 - тормоз; 15 - аккумуляторная батарея; 16 - парковочное устройство; 17 - устройство освещения.

Стандартом также предусмотрено, что в сопроводительной документации на электросамокат должны указываться следующие сведения:

- 1) максимальный вес водителя;
- 2) максимальный, а если применимо минимальный рост водителя;
- 3) максимальный и (или) минимальный возраст водителя.

Электрические самокаты не должны быть предназначены для перевозки дополнительных пассажиров, буксировки других транспортных средств (в том числе электрических самокатов, прицепов, полуприцепов) и грузов, а передвижение на них должно осуществляться водителем только в положении стоя.

Стандарт устанавливает определенные требования по запрету переоборудования электросамокатов. Они касаются следующего:

- 1) не допускается осуществлять модификацию каких-либо узлов электрического самоката либо его программного обеспечения (при наличии) с целью увеличения максимальной скорости либо снятия установленного ограничения максимальной скорости.
- 2) не допускается осуществлять переоборудование электрического самоката либо установку дополнительного

оборудования (программного обеспечения), которое может повлиять на безопасность при его эксплуатации.

Органы управления, включения (выключения) электропитания, установленные на электрическом самокате, должны иметь следующую маркировку:

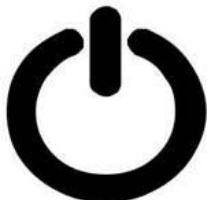


Рисунок 7. Символ включения/выключения питания



Рисунок 8. Символ устройства сигнального



Рисунок 9. Символ освещения

### *Управление тяговым приводом.*

Тяговый привод электросамоката должен отвечать следующим требованиям:

- 1) для электрических самокатов с частичным электрическим приводом тяговый привод не должен включаться при движении вперед со скоростью менее 3 км/ч;
- 2) для электрических самокатов выключение тяговой мощности должно быть приоритетным по отношению к действиям по управлению мощностью (например, если водитель удерживает рукоятку акселератора во включенном состоянии и

активирует тормоз, управление тяговой мощностью должно быть отключено);

3) при достижении электрическим самокатом максимальной скорости, мощность тягового привода должна быть ограничена, чтобы не превышать это значение скорости;

4) если электрический самокат оборудован механической тормозной системой, тяговый привод должен быть отключен в начале торможения;

5) для электрического самоката, оборудованного электрической тормозной системой, управление тяговой мощностью должно обеспечить незамедлительное начало торможения;

6) для предотвращения нестабильных условий вождения ускорение электрического самоката должно быть плавным без толчков и ограничено значением ускорения  $2 \text{ м/с}^2$ .

В случае неисправности электропитания в системе управления электрический самокат должен тормозить нормальным образом или должен перейти в неподвижное состояние с плавным замедлением. Также должны быть предусмотрены меры по предотвращению непреднамеренного или несанкционированного использования электрического самоката (например, ключи, замки, электронное устройство управления).

### *Ограничение скорости.*

С целью контроля и регулирования установленного скоростного режима на различных территориях электрические самокаты могут быть оборудованы автоматическим устройством ограничения скорости. При этом максимальная скорость, достигаемая с помощью тягового двигателя, должна соответствовать максимальной скорости, установленной для электрического самоката. Она может отличаться на ±10% от значения максимальной скорости, указанного на электрическом самокате, инструкции по эксплуатации. Максимальная скорость не должна превышать 25 км/ч.

Электрические самокаты, имеющие возможность движения задним ходом, должны быть оборудованы устройством, ограничивающим скорость до 6 км/ч при движении задним ходом. При движении задним ходом должен включаться слышимый звуковой сигнал.

### *Рулевое управление.*

На концах рулевого стержня электросамоката обязательно должны быть установлены рукоятки либо заглушки. А для надежной фиксации телескопического руля (если применяется) в рулевой колонке руль должен соответствовать одному из следующих требований:

- 1) на стержне руля должна присутствовать постоянная поперечная метка длиной не менее значения внешнего диаметра стержня руля, четко указывающая минимальную глубину для вставки стержня в рулевую колонку. Метка должна быть расположена на расстоянии, превышающем внешний диаметр стержня не менее чем в 2,5 раза, от нижнего конца стержня руля. Длина сплошной части стержня руля ниже отметки должна быть не менее наружного диаметра стержня;
- 2) стержень руля должен быть снабжен постоянным упором для предотвращения его вытягивания из рулевой колонки за пределы минимальной глубины погружения.

### *Углы и выступы.*

Детали электрического самоката должны иметь форму, которая позволяет избегать проколов тела. Трубки и жесткие детали в выступающей форме, представляющие опасность прокола для водителя, должны быть защищены. Представляющие опасность прокола или пореза винты должны иметь длину части, выступающей над сопрягаемой деталью с внутренней резьбой, не более одного внешнего диаметра винта.

### *Подвижные детали.*

Для предотвращения травм пальцев расстояние между доступными подвижными деталями и другими подвижными или стационарными деталями при любом их положении должно

быть менее 5 мм, либо более 18 мм. Данное требование не распространяется на колеса и их удерживающие системы, а также задний тормоз (тормозную систему) и тормозные рычаги.

Колеса электросамоката должны быть укрыты для предотвращения непреднамеренного контакта вращающегося колеса с ногой водителя. Электрические самокаты, которые могут быть сложены для хранения или транспортировки, должны иметь один или несколько механизмов фиксации. При этом механизм складывания должен быть сконструирован таким образом, чтобы электрический самокат приводился в рабочее состояние простым, стабильным и безопасным способом, а складывание не повреждало проводку. В свою очередь, механизм фиксации во время движения не может вступать в контакт с колесами или шинами и должен быть защищен от непроизвольного ослабления или открытия при движении.

Во избежание опасностей, связанных с неполным раскладыванием электрического самоката, по крайней мере один механизм фиксации должен срабатывать автоматически, когда электросамокат раскладывают для использования.

Во избежание непреднамеренного снятия фиксации необходимо выполнение одного из следующих условий:

а) управляющему устройству необходимо, по крайней мере, два последовательных действия, второе из которых зависито от первого и выполняется водителем;

б) должно быть два отдельных и независимых управляющих устройства, выполняющих одно из следующих требований:

1) если одно из управляющих устройств предназначено для управления ногой (например, через ее положение, наклон), оно должно автоматически возвращаться в первоначальное состояние и должен включаться механизм фиксации;

2) если оба управляющих устройства предназначены для управления рукой(ами) (например, через ее положение), оба они должны автоматически возвращаться в первоначальное состояние и должны включаться механизмы фиксации.

### ***Устойчивость.***

Если водитель находится на электрическом самокате в перманентно стоячем положении, дека(и) должна(ы) иметь противоскользящую поверхность площадью не менее 150 см<sup>2</sup>. Система регулировки высоты руля должна иметь механизм, предотвращающий непреднамеренное отделение руля при движении.

Колеса электросамоката должны быть изготовлены из нескользящего материала. При весовой нагрузке в 90 кг размеры шин на электрическом самокате должны составлять:

а) для электрических самокатов с одиночными колесами по передним и задним осям:

- диаметр передней шины - не менее 125 мм;
- ширина передней шины - не менее 25 мм;
- ширина задней шины не менее 25 мм.

б) для прочих электрических самокатов:

- диаметр шин - не менее 125 мм или ширина шин - не менее 25 мм.

Все электрические самокаты должны быть оборудованы рабочей тормозной системой и, если предусмотрено, стояночным тормозом или парковочным устройством, с выполнением следующих условий:

а) электрические самокаты с одиночными колесами по передним и задним осям должны быть оборудованы, по крайней мере, одним тормозным устройством;

б) электрические самокаты с несколькими колесами на передней или задней оси должны быть оборудованы парковочным устройством и одним из следующих устройств:

1) при наличии двух задних колес – тормозным устройством, действующим на оба задних колеса, или

тормозным устройством независимо – на переднее колесо и комбинировано – на задние колеса. Тормозное устройство должно приводиться в действие с помощью единого органа управления или тормозной системы, интегрированной на все колеса;

2) при наличии одного заднего колеса электрический самокат должен быть оборудован тормозной системой, интегрированной на все колеса.

При этом маленькие опорные колеса (колеса, которые не используются для нормальной езды и не влияют на торможение) не рассматриваются как приводные или тормозящие колеса.

При отсутствии стояночного тормоза или парковочного устройства инструкция по эксплуатации должна содержать инструкции по обеспечению неподвижности электрического самоката без пользователя.

Все электрические самокаты должны иметь конфигурацию, позволяющую активировать тормозное устройство рукой с помощью рычага или ногой – при нахождении пользователя в нормальном положении движения с обеими руками на руле. В случае электрического сбоя в системе торможения водитель электрического самоката должен иметь возможность осуществить торможение нормальным образом или замедлить

движение электрического самоката до неподвижного состояния со значением замедления не менее  $(1,25 \pm 0,25)$  м/с<sup>2</sup>.

Парковочное устройство (при наличии) должно удерживать электрический самокат в неподвижном состоянии на уклоне 18% даже при отсутствии водителя. Водитель должен иметь возможность активировать парковочное устройство со своего положения, занимаемого при движении электрического самоката. Парковочное устройство должно иметь орган управления, отличный от органов управления рабочим тормозным устройством. Электрический самокат должен удерживаться в парковочном положении исключительно за счет механического устройства.

Наряду с этим, электрический самокат может быть оборудован подвеской, которая должна обеспечивать упругую связь между несущей рамой и колёсами электрического самоката, уменьшать динамические нагрузки и колебания на несущую систему и колёса.

### ***Устройства освещения и устройство сигнальное.***

Электрический самокат должен быть оборудован передними, боковыми и задними световозвращателями. Задние световозвращатели должны иметь красный цвет. Передние световозвращатели должны быть белыми (прозрачными). Все боковые световозвращатели должны иметь одинаковый цвет:

белый (быть прозрачными) либо желтый. Кроме этого, должны быть установлены передние фары и задние фонари.

Органы управления устройствами освещения, установленные на электрическом самокате, должны иметь соответствующую маркировку. Также является обязательным наличие звукового устройства, позволяющего предупреждать людей, находящихся влизи электрического самоката. Органы управления сигнальным устройством также должны иметь маркировку.

#### *Устройства предупреждения о сбоях и неисправностях.*

Звуковые предупреждения электрического самоката должны быть однозначными и легко воспринимаемыми. Водитель должен иметь возможность постоянно контролировать работу звуковых предупреждающих устройств. Потеря соединения с предупреждающей системой должна сопровождаться предупредительным сигналом (оптическим, звуковым, вибрационным) на электрическом самокате. Снижение скорости должно происходить в безопасном режиме, без создания дополнительных опасностей, со звуковым предупреждением.

*Маркировка и информация об изделии.* Электрический самокат должен иметь четкую, видимую и постоянную маркировку, содержащую следующую информацию:

- наименование и полный адрес изготовителя или его уполномоченного представителя, импортера или продавца;
- обозначение электрического самоката;
- название вида электрического самоката с максимальной скоростью (*к примеру: электрический самокат, двухколесный, 25 км/ч*);
- серийный или идентификационный номер;
- год производства (год, в котором закончился процесс изготовления электрического самоката);
- номинальную мощность в Вт;
- массу в снаряженном состоянии для наиболее распространенной конфигурации (кг);
- максимально допустимую массу, включая водителя и груз.

Информация в отношении батареи должна отвечать требованиям соответствующих действующих стандартов.

Дополнительно на батарее должна присутствовать информация:

- выходное напряжение;
- напряжение зарядки;
- мощность;
- предупреждения об опасностях.

Максимально допустимое давление накачанных шин (если применимо) должно быть указано нашине или в инструкции по эксплуатации. Любая этикетка не должна удаляться простым способом, ни на одной этикетке не должно быть признаков скручивания. После протирания текст должен оставаться четким.

Каждую единицу продукции сопровождают следующей информацией об изделии:

- текст должен быть напечатан на государственном и русском языках;
- текст должен быть четким. Предложения должны быть краткими и простыми;
- используемые слова должны быть простыми, используемыми в повседневной жизни;
- информацию и предупреждения на электрическом самокате приводят в виде понятных символов или пиктограмм, если таковые имеются.

Информация в торговой точке может быть указана на упаковке, на информационном листе в магазине или в Интернете. В торговой точке должна быть представлена следующая информация:

- возраст, на который рассчитан электрический самокат;
- рекомендация об использовании защитного шлема.

Вся информация об изделии в соответствии с требованиями настоящего стандарта должна быть представлена на государственном и русском языках.

Предупреждения должны быть написаны буквами, высота верхнего регистра которых должна быть не менее 2,5 мм. При этом слово «ВНИМАНИЕ» пишется заглавными буквами.

Слово «ВНИМАНИЕ!» можно поставить вверху списка предупреждений:

- «ВНИМАНИЕ! Никогда не используйте изделие вблизи источника воды»;
- «ВНИМАНИЕ! Прекратите использовать изделие, если в нем есть повреждения».

Информация, необходимая для управления механизмами, должна быть предоставлена в однозначной и понятной форме. Она не должна быть избыточной во избежание перегрузки пользователя. Дисплеи или любые другие интерактивные средства связи между водителем и электрическим самокатом должны быть понятными и простыми в использовании.

Если электрический самокат поставляют конечному потребителю в упаковке, она должна содержать следующую информацию:

- наименование и полный адрес изготовителя и, если применимо, его уполномоченного представителя;

- обозначение электрического самоката:  
**ЭЛЕКТРИЧЕСКИЙ САМОКАТ;**
- предупреждения по использованию:  
«ВНИМАНИЕ! Никогда не используйте изделие вне разрешенных территорий»;
- возраст, для которого предназначен продукт;
- максимальный вес пользователя в соответствии с рекомендациями изготовителя в следующем формате: MAX XXX кг;
- максимальная скорость в соответствии с декларацией изготовителя в следующем формате: XXX км/ч.

На основании вышеизложенного, необходимо отметить, что Национальный стандарт СТ РК 3769-2022 «Самокаты электрические. Технические требования», в основном, предусматривает требования к электросамокатам, направленные на обеспечение безопасного их использования. Данные требования можно сгруппировать следующим образом:

- 1) технические требования;
- 2) управление тяговым приводом;
- 3) ограничение скорости;
- 4) рулевое управление;
- 5) углы и выступы;
- 6) подвижные детали;

- 7) устойчивость;
- 8) устройства освещения и устройство сигнальное;
- 9) устройства предупреждения о сбоях и неисправностях;
- 10) маркировка и информация об изделии.

Изложенный перечень не является исчерпывающим, поскольку нами были рассмотрены только основные требования по безопасному использованию электрических самокатов.

Таким образом, правовое регулирование эксплуатации СИМ в Республике Казахстан сводится к следующим аспектам:

- 1) законом РК «О дорожном движении» и Правилами дорожного движения предусмотрен статус лиц, управляющих велосипедами;
- 2) Национальным стандартом СТ РК 3769-2022 закреплено понятие электросамоката, статус лица, управляющего им (в качестве водителя), а также технические требования по обеспечению безопасного использования данного вида СИМ. В соответствии со Стандартом электросамокат является транспортным средством индивидуальной мобильности.

Основными пробелами действующего законодательства в рассматриваемой сфере являются следующие:

- 1) отсутствие нормативного закрепления понятия «средства индивидуальной мобильности» и их видов;
- 2) противоречивая правовая регламентация статуса лиц, управляющих велосипедами (в качестве и водителя, и пешехода);
- 3) отсутствие правовых ограничений касательно мест передвижения СИМ, негативно влияющих на состояние безопасности дорожного движения;
- 4) отсутствие нормативного закрепления статуса лиц, управляющих СИМ (в качестве водителей, либо пешеходов);
- 5) отсутствие четко регламентированного механизма осуществления государственного контроля за эксплуатацией СИМ, в том числе, применения мер административной ответственности за нарушения Правил дорожного движения с их участием.

## **2.2 Особенности юридической ответственности граждан за нарушение правил дорожного движения при эксплуатации средств индивидуальной мобильности**

Одним из существенных факторов, влияющих на уровень аварийности на дорогах Республики Казахстан, является совершенствование законодательства в сфере дорожного

движения с использованием гражданами средств индивидуальной мобильности. В связи с этим за последние годы практически все страны Европы и центральной Азии, Японии, США изменили правовые основы, регулирующие общественные отношения на дорогах. Приняты новые законы, позволяющие на новом уровне в современном формате обеспечить безопасность дорожного движения.

Актуальность рассмотрения вопросов о порядке привлечения к ответственности лиц, управляющих средствами индивидуальной мобильности, обусловлена отсутствием специализированных норм в деликтном законодательстве. Но это не значит, что лица, управляющие этими средствами, могут безнаказанно нарушать правила дорожного движения.

Следует отметить, что субъектами правонарушений, связанных с эксплуатацией электросамокатов и иных средств индивидуальной мобильности, часто выступают несовершеннолетние правонарушители, в том числе и малолетние дети, не достигшие возраста административной или уголовной ответственности. Эти обстоятельства дополнитель но актуализируют тему рассмотрения механизма привлечения граждан к юридической ответственности в исследуемой сфере общественных отношений.

Дорожной картой развития органов внутренних дел Республики Казахстан на 2022-2024 года, утвержденной 9 сентября 2022 года, предусмотрены ряд мероприятий направленных на модернизацию законодательства в сфере дорожного движения, в том числе и в сфере исследуемой нами проблематики.<sup>53</sup>

С 1 июля 2022 года в Республике Казахстан вступил в силу стандарт СТ РК 3769-2022, предусматривающий законодательные параметры использования электросамокатов на территории Республики Казахстан. В стандарте указаны вот такие технические требования к электросамокатам:

- 1) электродвигатели должны оснащаться батареей с напряжением не более 100 В постоянного тока;
- 2) зарядное устройство должно быть рассчитано на напряжение не более 240 вольт переменного тока;
- 3) должны иметь руль, два или три колеса;
- 4) оборудуются освещением в порядке - фара спереди и фонарь сзади;
- 5) необходимо снабжать звуковым сигналом, тормозной системой и органами управления;

---

<sup>53</sup> Об утверждении Дорожной карты развития органов внутренних дел Республики Казахстан на 2022 – 2024 годы. Распоряжение Премьер-Министра Республики Казахстан от 9 сентября 2022 года № 146-р.

- 6) максимальная техническая скорость должна быть рассчитана на не более 25 км/ч. А при движении задним ходом или в пешеходном режиме — не более 6 км/ч;
- 7) не должны иметь самостоятельно переоборудованные заводские агрегаты, позволяющие увеличения максимальной скорости, увеличения мощности моторов, и снятые ограничители скорости;
- 8) не должны быть рассчитаны на перевозку пассажиров, иметь буксировочные устройства и прицепы и т.п.<sup>54</sup>

Поэтому мы в этом разделе рассмотрим порядок привлечения к юридической (в основном к административной) ответственности участников дорожного движения, использующих средства индивидуальной мобильности.

Не исключено, что реализация требований вышеуказанного Стандарта повлечет изменения и дополнения правовых норм, регулирующих правила дорожного движения и норм кодифицированного деликтного законодательства. Но для этого надо систематически мониторить ситуацию правоприменительной практики, регулирующих эксплуатацию средств индивидуальной мобильности.

---

<sup>54</sup> Национальный Стандарт РК 3769-2022 Самокаты электрические. Технические требования. [https://online.zakon.kz/Document/?doc\\_id=37484437#:~:text=](https://online.zakon.kz/Document/?doc_id=37484437#:~:text=).

Кодекс Республики Казахстан об административных правонарушениях действует на территории Казахстана более восьми лет и, как показывает правоприменительная практика, не всегда отвечает современным реалиям нашего общества. То есть, следует решить вопрос о том, как привлекать к административной ответственности лиц, нарушающих правила дорожного движения при эксплуатации средств индивидуальной мобильности?

Статья 590 КРКоАП предусматривает несколько подходящих квалифицирующих признака, относящего к решению поставленного нами выше вопроса:

- 1) управление зарегистрированным транспортным средством с несоответствующими требованиям национального стандарта (часть 1);
- 2) управление транспортными средствами, не отвечающими требованиям технических регламентов, национальных стандартов (часть 5);
- 3) управление транспортными средствами при наличии неисправностей или условий, при которых запрещается эксплуатация транспортных средств, за исключением случаев, указанных в части шестой статьи 590 КРКоАП (часть 5);

4) управление транспортным средством, переоборудованным без соответствующего разрешения (часть 7).

В примечании к статье 590 КРКоАП разъяснено, что следует понимать под транспортными средствами, то есть орудием совершения правонарушения могут являться: все виды автомобилей, тракторов и иные самоходные машины, трамваи, троллейбусы, а также мотоциклы и другие механические транспортные средства.<sup>55</sup>

Как видим здесь не указано, что при квалификации правонарушения электросамокаты и иные средства индивидуальной мобильности, могут выступать орудиями совершения правонарушения. Электросамокаты даже нельзя приравнять к понятию мопеда, которым может являться двух- или трехколесное транспортное средство, снабженное электрическим двигателем и имеющее максимальную конструктивную скорость не более пятидесяти километров в час. К мопедам приравниваются велосипеды с подвесным

---

<sup>55</sup> Кодекс РК об административных правонарушениях от 05 июля 2014 года № 235-V.

двигателем, мокики, скутеры и другие транспортные средства с аналогичными характеристиками.<sup>56</sup>

Во-первых, отличие составляет то, что согласно Стандарту РК 3769-2022, электрическое транспортное средство индивидуальной мобильности, не должно иметь сидение.<sup>57</sup>

Во-вторых, в правилах дорожного движения РК прямо указано, что мопеды не могут являться механическими транспортными средствами.

Но если бы правилами дорожного движения признать средства индивидуальной мобильности транспортным средством, то правонарушителей, управляющими этими средствами можно было бы признавать субъектами административной ответственности по части 5 статьи 590 КРКоАП, с квалифицирующим признаком «управление транспортными средствами, не отвечающими требованиям национальных стандартов».

---

<sup>56</sup> Об утверждении Правил дорожного движения, Основных положений по допуску транспортных средств к эксплуатации, перечня оперативных и специальных служб, транспорт которых подлежит оборудованию специальными световыми и звуковыми сигналами и окраске по специальному цветографическим схемам. Постановление Правительства Республики Казахстан от 13 ноября 2014 года № 1196.

<sup>57</sup> Национальный Стандарт РК 3769-2022 Самокаты электрические. Технические требования. [https://online.zakon.kz/Document/?doc\\_id=37484437#:~:text=](https://online.zakon.kz/Document/?doc_id=37484437#:~:text=)

Если средства индивидуальной мобильности пока не признаются транспортными средствами, то лица, эксплуатирующие эти средства, должны привлекаться к административной ответственности как пешеход или иной участник дорожного движения по статье 615 КРКоАП. То есть, здесь следует дать ответ на вопрос: «Могут ли граждане, эксплуатирующие средства индивидуальной мобильности, признаваться пешеходами или иными участниками дорожного движения?»

Примечание к статье 615 КРКоАП дает понятие иным участникам дорожного движения, под которыми следует понимать «... лиц, управляющих мопедами, велосипедами и гужевыми повозками, погонщиков, ведущих по дороге вьючных, верховых животных или стадо, а также пассажиров транспортных средств».<sup>58</sup>

Как мы уже отмечали электросамокаты и иные средства индивидуальной мобильности не могут приравниваться к велосипедам, и мопедам, так как они не оборудуются сиденьями. Поэтому примечание к статье 615 КРКоАП после слова

---

<sup>58</sup> Кодекс РК об административных правонарушениях от 05 июля 2014 года № 235-V.

«велосипедами» следует дополнить словами «средствами индивидуальной мобильности» или «электросамокатами».

Подпунктом 16 пункта 2 правил дорожного движения РК дано понятие пешеходу, которым следует признавать: «... лицо, находящееся вне транспортного средства на дороге и не производящее на ней работы. К пешеходам приравниваются физические лица, передвигающиеся в креслах-колясках для инвалидов, ведущие велосипед, мопед, мотоцикл, везущие санки, тележку, детскую коляску». <sup>59</sup>

Общим объектом административного правонарушения, предусмотренного статьей 615 КРКоАП являются общественные отношения, возникающие при соблюдении правил дорожного движения пешеходами и иными участниками дорожного движения.

Объективная сторона правонарушения, предусмотренного ч.1 статьи 615 КРКоАП, характеризуется двумя квалифицирующими признаками, но лиц, эксплуатирующих средства индивидуальной мобильности можно привлечь к административной ответственности за невыполнение

---

<sup>59</sup> Об утверждении Правил дорожного движения, Основных положений по допуску транспортных средств к эксплуатации, перечня оперативных и специальных служб, транспорт которых подлежит оборудованию специальными световыми и звуковыми сигналами и окраске по специальным цветографическим схемам. Постановление Правительства Республики Казахстан от 13 ноября 2014 года № 1196.

пешеходами требований, установленных правилами дорожного движения.

Диспозиция данной нормы является бланкетной, поскольку в ней не перечисляются конкретные действия (бездействия) которые запрещены для пешеходов и иных участников дорожного движения. Перечень ограничительных норм содержится в Законе РК от 17 апреля 2014 года №194 «О дорожном движении» и Правилах дорожного движения.

Согласно п.2 статьи 56 вышеуказанного закона пешеход имеет право требовать от компетентных органов, владельцев дорог, переездов и других дорожных сооружений обеспечения необходимых условий для безопасного движения. Пешеходу запрещается:

- 1) переходить проезжую часть дороги вне пешеходного перехода при наличии разделительной полосы в населенном пункте, а также в местах, где установлены пешеходные или дорожные ограждения;
- 2) находиться на автомагистралях.<sup>60</sup>

В разделе 3 Правил дорожного движения содержатся как предписывающие, обязывающие, так и запрещающие нормы,

---

<sup>60</sup> О дорожном движении. Закона Республики Казахстан от 17 апреля 2014 года № 194.

которые должны соблюдать и исполнять пешеходы. Пешеходы должны двигаться по тротуарам или пешеходным дорожкам, а при их отсутствии - по обочинам, а также в соответствии с требованиями пунктов 17.1 и 17.4 Правил дорожного движения. Пешеходы, перевозящие или переносящие громоздкие предметы, а также лица, передвигающиеся в инвалидных колясках без двигателя, могут двигаться по краю проезжей части (на дорогах с разделительной полосой - по внешнему краю проезжей части), если их движение по тротуарам или обочинам создает помехи для других пешеходов. При отсутствии тротуаров, пешеходных дорожек или обочин, а также в случае невозможности двигаться по ним пешеходы могут двигаться по велосипедной дорожке или идти в один ряд по краю проезжей части (на дорогах с разделительной полосой - по внешнему краю проезжей части).

Вне населенных пунктов при движении по проезжей части пешеходы должны идти навстречу движению транспортных средств. Лица, передвигающиеся в инвалидных колясках без двигателя, ведущие мотоцикл, мопед, велосипед по краю проезжей части, должны следовать по правой стороне дороги по ходу движения транспортных средств.

Движение организованных пеших колонн по проезжей части разрешается только по направлению движения

транспортных средств по правой стороне не более чем по четыре человека в ряд. Спереди и сзади колонны с левой стороны должны находиться сопровождающие с красными флагами, а в темное время суток и в условиях недостаточной видимости - с включенными фонарями: спереди - белого цвета, сзади - красного. Группы детей разрешается водить только по тротуарам и пешеходным дорожкам, а при их отсутствии - и по обочинам, но лишь в светлое время суток и только в сопровождении взрослых.

Пешеходы должны пересекать проезжую часть по пешеходным переходам, в том числе по подземным и надземным, а при их отсутствии в пределах видимости - на перекрестках по линии тротуаров или обочин. При отсутствии в зоне видимости перехода или перекрестка разрешается пересекать дорогу под прямым углом к краю проезжей части там, где она хорошо просматривается в обе стороны. Запрещается переходить проезжую часть вне пешеходного перехода при наличии разделительной полосы в населенном пункте, а также в местах, где установлены пешеходные или дорожные ограждения.

В местах, где движение регулируется, пешеходы должны руководствоваться сигналами регулировщика или пешеходного светофора, а при его отсутствии - транспортного светофора. На

нерегулируемых пешеходных переходах пешеходы могут выходить на проезжую часть после того, как оценят расстояние до приближающихся транспортных средств, их скорость и убедятся, что переход будет для них безопасен. При пересечении проезжей части вне пешеодного перехода пешеходы, кроме того, не должны создавать помех для движения транспортных средств и выходить из-за стоящего транспортного средства или иного препятствия, ограничивающего обзорность, не убедившись в отсутствии приближающихся транспортных средств.

Выйдя на проезжую часть, пешеходы не должны задерживаться или останавливаться, если это не связано с обеспечением безопасности движения. Пешеходы, не успевшие закончить переход, должны остановиться на линии, разделяющей транспортные потоки противоположных направлений. Продолжать переход можно лишь, убедившись в безопасности дальнейшего движения и с учетом сигналов светофора (регулировщика).

При приближении транспортных средств с включенными синим проблесковыми маячками и специальным звуковым сигналом пешеходы обязаны воздержаться от перехода проезжей части, а находящиеся на ней должны уступить дорогу

этим транспортным средствам и по возможности освободить проезжую часть.

Ожидать маршрутное транспортное средство и такси разрешается только на приподнятых по отношению к проезжей части посадочных площадках, а при их отсутствии - на тротуаре или обочине. На остановочных пунктах, не оборудованных приподнятыми посадочными площадками, разрешается выходить на проезжую часть для посадки в транспортное средство лишь после его остановки. После высадки необходимо не задерживаясь освободить проезжую часть.<sup>61</sup>

Объективная сторона части 2 статьи 615 КРКоАП предусматривает административную ответственность за противоправные деяния, предусмотренные частью первой этой же статьи, а также повлекшие:

1) причинение потерпевшему вреда здоровью, не имеющее признаков уголовно наказуемого деяния;

---

<sup>61</sup> Об утверждении Правил дорожного движения, Основных положений по допуску транспортных средств к эксплуатации, перечня оперативных и специальных служб, транспорт которых подлежит оборудованию специальными световыми и звуковыми сигналами и окраске по специальному цветографическим схемам. Постановление Правительства Республики Казахстан от 13 ноября 2014 года № 1196.

2) причинение материального ущерба, причинившее материальный ущерб.<sup>62</sup>

Необходимо отметить, что нарушение установленных требований правил дорожного движения участниками дорожного движения может стать причиной дорожно-транспортного происшествия. В этом случае участник дорожного движения может привлекаться к административной ответственности только при отсутствии признаков уголовно наказуемого деяния.

Конкурирующей нормой ст.615 КРКоАП является статья 351 Уголовного кодекса Республики Казахстан от 3 июля 2014 года №226, которая предусматривает уголовную ответственность пешеходов и других участников дорожного движения (кроме лица, управляющего транспортным средством) правил безопасности движения или эксплуатации транспортных средств.<sup>63</sup>

Противоправные действия, предусмотренные частями первой и второй статьи 351 УК РК, не являются уголовным преступлением, так как санкция не предусматривает санкцию,

---

<sup>62</sup> Кодекс РК об административных правонарушениях от 05 июля 2014 года № 235-В.

<sup>63</sup> Уголовный кодекс Республики Казахстан от 3 июля 2014 года № 226.

связанную с лишением свободы. Если пешеход, а в нашем случае гражданин, управляющий электросамокатом, нарушит правила дорожного движения, что повлечет по неосторожности смерть двух или более лиц, то такие действия будут признаны как уголовное преступление, что влечет судимость правонарушителя. Санкция части 3 статьи 351 УК РК предусматривает до 8 лет лишения свободы.

Отличие административного правонарушения, предусмотренного частью 2 статьи 615 КРКоАП, от уголовного проступка, предусмотренного частью первой статьи 351 УК РК заключаются в том, что уголовным правонарушением будет признаваться противоправные действия, связанные с причинением тяжкого вреда здоровью человека по неосторожности.

Для определения тяжести причиненного вреда потерпевшему назначается судебно-медицинская экспертиза в соответствии с приказом Министра юстиции РК от 27 апреля 2017 года № 484 «Об утверждении Правил организации и производства судебных экспертиз и исследований в органах судебной экспертизы». Оценка тяжести причиненного вреда

здоровью проводится экспертом в рамках судебно-медицинской экспертизы путем медицинского обследования.<sup>64</sup>

Также экспертиза тяжести причиненного вреда здоровью может быть проведена по медицинским документам (карте стационарного больного, карте амбулаторного пациента (больного) и другим медицинским документам) при наличии полного пакета документов, содержащих исчерпывающие данные о характере повреждения, его клиническом течении.

Вред здоровью может быть причинен только неосторожным действием лица, управляющим электросамокатом или иным средством индивидуальной мобильности. Обязательному установлению подлежит причинно-следственная связь между причинением вреда здоровью и расстройством здоровья или утратой трудоспособности. Отсюда вывод, что состав административного правонарушения, предусмотренного частью 2 статьи 615 КРКоАП, является материальным, т.е. необходимо наступление общественно-опасных последствий в форме причинение потерпевшему легкого или среднего вреда здоровью.

---

<sup>64</sup> Об утверждении Правил организации и производства судебных экспертиз и исследований в органах судебной экспертизы. Приказ Министра юстиции РК от 27 апреля 2017 года № 484.

Владелец электросамоката, нарушивший правила дорожного движения, может своими противоправными действиями причинить материальный ущерб потерпевшему, что является квалифицирующим признаком части 2 статьи 615 КРКоАП. Размер материального ущерба на квалификацию административного правонарушения не влияет, так как конкурирующая норма уголовного законодательства, то есть статья 351 УК РК предусматривает противоправные деяния, связанные только с причинением вреда здоровью или смертью человека.

На основании части 4 статьи 40 КРКоАП административное взыскание не является средством возмещения имущественного ущерба. Причиненный административным правонарушением вред возмещается в порядке, предусмотренном статьей 59 настоящего Кодекса.<sup>65</sup>

Но при вынесении постановления по делу об административном правонарушении должны быть решены вопросы о возмещении виновным имущественного ущерба, при этом следует указывать размер ущерба, подлежащего взысканию. Пунктом 22 Нормативного постановления Верховного суда Республики Казахстан от 20 апреля 2018 года

---

<sup>65</sup> Кодекс РК об административных правонарушениях от 05 июля 2014 года № 235-V.

№5 разъяснено, что при разрешении вопроса о возмещении ущерба в рамках административного производства между потерпевшим и правонарушителем не возникают отношения, характерные для истца и ответчика. Ущерб подлежит взысканию в соответствии с частью первой статьи 59 КРКоАП в случае отсутствия спора о его размере, о чём необходимо указать в описательно-мотивированной части постановления. При наличии споров о возмещении материального ущерба данные вопросы разрешаются в порядке гражданского судопроизводства, о чём должно быть обязательно разъяснено участникам производства по делу об административном правонарушении.<sup>66</sup>

Объективная сторона части 3 статьи 615 КРКоАП характеризуются повторными административными правонарушениями, предусмотренными частью первой этой же статьи, совершенные повторно после наложения административного взыскания.

Нормативным постановлением Верховного Суда Республики Казахстан от 20 апреля 2018 года № 5 «О постановлении суда по делу об административном

---

<sup>66</sup> О постановлении суда по делу об административном правонарушении. Нормативное постановление Верховного Суда Республики Казахстан от 20 апреля 2018 года № 5.

правонарушении» разъяснены особенности вынесения постановления об административном правонарушении при повторности совершения правонарушения. К материалам дела об административном правонарушении должна быть приобщена копия вступившего в законную силу постановления суда (должностного лица), подтверждающего факт повторного совершения правонарушения, либо сведения органов Комитета по правовой статистике и специальных учетов Генеральной прокуратуры Республики Казахстан. При определении повторности суд должен исходить из положений общей части КРКоАП о сроке, в течение которого лицо считается подвергнутым административному взысканию, предусмотренному статьей 61 КРКоАП.<sup>67</sup>

В правоприменительной практике не редки случаи, когда возникают проблемные вопросы о квалификации повторных административных правонарушений, которые почти в 80% случаев являются квалифицирующим признаком административного правонарушения, а в остальных случаях обстоятельством, отягчающим административную ответственность.

---

<sup>67</sup> О постановлении суда по делу об административном правонарушении. Нормативное постановление Верховного Суда Республики Казахстан от 20 апреля 2018 года № 5

Чтобы квалифицировать повторное административное правонарушение, следует установить, привлекался ли лицо, эксплуатирующее средство индивидуальной мобильности к административной ответственности в течение последнего года и является ли он лицом, привлеченным к административной ответственности.

*Таблица 6. Сравнение начальных сроков повторности совершения административного правонарушения.*

Из диспозиции статьи 615 КРКоАП	Ст. 61 КРКоАП
Действие, предусмотренное частью первой настоящей статьи, совершенное повторно в течение года после наложения административного взыскания	« ... считается подвергнутым данному взысканию в течение года со дня окончания исполнения административного взыскания»

Как видим, диспозиция предусматривают слова: «... совершенное повторно в течение года после наложения административного взыскания», и они не учитывают того, что после наложения административного взыскания могут наступить следующие обстоятельства:

1) правонарушитель может быть не согласен с наложенным взысканием и не признавать себя виновными в совершении противоправных действий и обжаловать постановление по делу об административном правонарушении;

2) правонарушитель может быть освобожден от административной ответственности по причинам, предусмотренным главами 5 и 8 КРКоАП, а также по основаниям, предусмотренным статьями 741 и 742 КРКоАП. А несовершеннолетний, впервые совершивший административное правонарушение, может быть освобожден от административной ответственности с применением к нему мер воспитательного воздействия, предусмотренных законодательством;

3) к административной ответственности могут привлекаться на основании фиксации правонарушения сертифицированными специальными контрольно-измерительными техническими средствами и приборами, работающими в автоматическом режиме;

4) владелец электросамоката может являться несовершеннолетним правонарушителем, а он считается не подвергнутым административному взысканию за административное правонарушение по истечении шести месяцев со дня окончания исполнения постановления о наложении административного взыскания;

5) в течение исполнения административного взыскания, правонарушитель может совершить аналогичное административное правонарушение.

Все вышеперечисленные обстоятельства могут влиять на сроки погашения административного правонарушения, а значит, они должны учитываться при квалификации противоправных деяний правонарушителя. Сроки погашения административных правонарушений, совершенные несовершеннолетними, в два раза меньше, чем у совершеннолетних правонарушителей

*Таблица 7. Сравнение сроков погашения административного правонарушения.*

Статья 61. Срок, в течение которого лицо считается подвергнутым административному взысканию	Статья 72. Срок, в течение которого несовершеннолетний считается подвергнутым административному взысканию
Лицо, на которое наложено административное взыскание за административное правонарушение, считается подвергнутым данному взысканию в течение года со дня окончания исполнения административного взыскания	Несовершеннолетний, на которого наложено административное взыскание за административное правонарушение, считается подвергнутым данному взысканию в течение шести месяцев со дня окончания исполнения постановления о наложении административного взыскания

В пункте 17 Нормативного постановления Верховного суда РК от 20 апреля 2018 года перечислены документы, которые должны быть приобщены к делу об административном правонарушении для подтверждения повторности административного правонарушения:

- 1) копия вступившего в законную силу постановления суда (должностного лица), подтверждающего факт повторного совершения правонарушения;
- 2) либо сведения органов Комитета по правовой статистике и специальных учетов Генеральной прокуратуры Республики Казахстан.

При определении повторности суд должен исходить из положений общей части КРКоАП о сроке, в течение которого лицо считается подвергнутым административному взысканию, предусмотренному статьей 61 КРКоАП.<sup>68</sup>

То есть, наличие последнего постановления о наложении административного взыскания за аналогичное правонарушение, или справки Комитета по правовой статистике и специальных учетов Генеральной прокуратуры Республики Казахстан, являются достаточными основаниями, чтобы по делу об административном правонарушении признать повторность совершения правонарушения. Но, на самом деле этого не достаточно, так как в вышеперечисленных документах нет доказательств о том, когда было исполнено административное взыскание.

---

<sup>68</sup> О постановлении суда по делу об административном правонарушении. Нормативное постановление Верховного Суда Республики Казахстан от 20 апреля 2018 года № 5

Как мы уже отмечали, на основании статьи 61 КРКоАП общий срок, когда лицо, на которое наложено административное взыскание за административное правонарушение, считается не подвергнутым данному взысканию, если со дня окончания исполнения административного взыскания не прошел один год. То есть, пока административное взыскание не будет исполнено сроки погашения административного правонарушения, следует признавать более одного года после совершения административного правонарушения. В связи с этим, в диспозиции статьи слова «... совершенное повторно в течение года после наложения административного взыскания...» следует признать неудачной. Может быть, эти слова следовало изложить в следующей редакции: « ... совершенное повторно после исполнения последнего административного взыскания...».

Предлагаемая формулировка будет распространяться также и на несовершеннолетних правонарушителей, несмотря на то, что на основании статьи 72 КРКоАП несовершеннолетний считается не подвергнутым данному взысканию, в связи с истечением шести месяцев со дня окончания исполнения постановления о наложении административного взыскания. Но при такой трактовке остается не решенной проблема исчисления сроков повторности в случаях, когда за противоправные деяния

несовершеннолетних административную ответственность несут родители и лица их заменяющие.

Объективная сторона части 4 статьи 615 КРКоАП характеризуются повторными административными правонарушениями, предусмотренное частью второй настоящей статьи совершенные повторно после наложения административного взыскания.

Санкция комментируемой части статьи предусматривает два альтернативных административных взысканий в виде:

1) административный штраф в размере двадцати месячных расчетных показателей;

2) или административный арест на срок трое суток.<sup>69</sup>

Пункт 13 Нормативного постановление Верховного суда Республики Казахстан от 22 декабря 2016 года № 12 разъясняет, что «за одно административное правонарушение может быть наложено одно основное либо основное и дополнительное административные взыскания (часть шестая статьи 55 КРКоАП)».<sup>70</sup>

---

<sup>69</sup> Кодекс РК об административных правонарушениях от 05 июля 2014 года № 235-V.

<sup>70</sup> О некоторых вопросах применения судами норм Общей части Кодекса Республики Казахстан об административных правонарушениях. Нормативное постановление Верховного суда Республики Казахстан от 22 декабря 2016 года № 12.

В этой связи судья должен выбирать на свое усмотрение и по своему убеждению об общественной опасности деяния. При выборе санкции, следует учитывать, что административное взыскание должно быть справедливым, соответствующим характеру правонарушения, обстоятельствам его совершения, личности правонарушителя.

Нормативное постановление Верховного суда Республики Казахстан от 22 декабря 2016 года № 12 разъясняет, что административный арест в соответствии со статьей 50 КРКоАП назначается судьей в исключительных случаях в пределах, предусмотренных в статьях Особенной части КРКоАП<sup>71</sup>.

Управлять средствами индивидуальной мобильности могут любые граждане республики Казахстан, даже те, которые не подлежат юридической ответственности. На основании статьи 50 КРКоАП административный арест не может применяться к:

- 1) беременным женщинам;
- 2) женщинам, имеющим детей в возрасте до четырнадцати лет;
- 3) лицам, не достигшим восемнадцатилетнего возраста;
- 4) лицам с инвалидностью первой и второй групп;

---

<sup>71</sup> О некоторых вопросах применения судами норм Общей части Кодекса Республики Казахстан об административных правонарушениях. Нормативное постановление Верховного суда Республики Казахстан от 22 декабря 2016 года № 12

- 5) женщинам в возрасте свыше пятидесяти восьми лет;
- 6) мужчинам свыше шестидесяти трех лет;
- 7) мужчинам, в одиночку воспитывающим детей, не достигших четырнадцатилетнего возраста.<sup>72</sup>

Субъективная сторона административного правонарушения может быть выражена в умышленной или неосторожной форме вины.

Рассматривать производство по делу об административных правонарушениях, предусмотренных комментируемой статьей имеют право:

- 1) по части четвертой - судьи специализированных районных и приравненных к ним административных судов (часть 1 ст.684 КРКоАП);
- 2) по частям частями первой, второй и третьей - председатели комитетов и начальники департаментов Министерства внутренних дел, начальники территориальных органов внутренних дел, подразделений административной, миграционной полиции, местной полицейской службы области, города республиканского значения, столицы, их заместители (п.1 части 2 ст.685 КРКоАП);

---

<sup>72</sup> Кодекс РК об административных правонарушениях от 05 июля 2014 года № 235-V.

3) по части 3 - начальники отделов, отделений полиции, подразделений административной, миграционной полиции, местной полицейской службы района (города, района в городе) и их заместители (п.2 части 2 ст.685 КРКоАП);

4) по частям первой, второй и третьей - сотрудники органов внутренних дел (полиции), имеющие специальные звания (п.4 части 2 ст.685 КРКоАП);

5) по частям первой, второй и третьей - уполномоченные должностные лица органов военной полиции (часть 1 статьи 727 КРКоАП).

Возбуждать производство по делам об административных правонарушениях, предусмотренных частью 4 настоящей статьи, имеют право составлять уполномоченные на то должностные лица:

1) органы внутренних дел (ч.1 статьи 804 КРКоАП);

2) органы военной полиции Вооруженных Сил Республики Казахстан о правонарушениях, совершенных военнослужащими, военнообязанными, призванными на сборы, и лицами, управляющими транспортными средствами Вооруженных Сил Республики Казахстан, других войск и воинских формирований Республики Казахстан ( ч.4 статьи 804 КРКоАП);

3) органы военной полиции Комитета национальной безопасности Республики Казахстан о правонарушениях, совершенных лицами, управляющими транспортными средствами специальных государственных органов ( ч.5 статьи 804 КРКоАП);

4) органы военной полиции Национальной гвардии Республики Казахстан о правонарушениях, совершенных военнослужащими и военнообязанными, призванными на сборы (ч.6 статьи 804 КРКоАП).

На основании статьи 812 КРКоАП по всем составам правонарушений, предусмотренных всеми частями 615 КРКоАП, могут рассматриваться также по месту жительства лица, в отношении которого ведется производство по делу об административном правонарушении.<sup>73</sup>

Дела об административных правонарушениях несовершеннолетних, их родителей или лиц, их заменяющих, рассматриваются по месту жительства лица, в отношении которого ведется производство по делу об административном правонарушении.

Таким образом, лица, эксплуатирующие средства индивидуальной мобильности, могут привлекаться как уголовной, так и административной ответственности. Субъектами правонарушения могут выступать не только взрослые граждане РК, но и несовершеннолетние правонарушители.

Но трудности квалификации правонарушений, совершенных владельцами электросамокатов связаны с отсутствием понятиями средств индивидуальной мобильности в правилах дорожного движения РК и кодифицированном деликтном законодательстве. Обычно изменений и дополнения вначале принимаются в высших по статусу законах, а только потом приводят в соответствие подзаконные нормативно-

---

<sup>73</sup> Кодекс РК об административных правонарушениях от 05 июля 2014 года № 235-V.

правовые акты. В нашем случае должен произойти иной процесс. В 2022 году приняли Стандарты, предъявляемые к электросамокатам, как средствам индивидуальной мобильности, а в дальнейшем предполагается приведение законодательства в соответствие с этим стандартом.

Кроме того обосновано, что совершенствование законодательства в исследуемой нами сфере общественных отношений возможно путем внесения изменений и дополнений в статьи 590 или 615 КРКоАП. Так как владельцы средств индивидуальной мобильности могут совершить противоправные действия, подпадающие под сферу уголовной юстиции, то соответствующие изменения и дополнения необходимо вносить в конкурирующие нормы УК РК.

Существует много выводов ученых и иных заинтересованных лиц, что средства индивидуальной мобильности следует признать транспортными средства или иными участниками дорожного движения. То есть в примечании к статье 615 КРКоАП после слова «велосипедами» следует дополнить словами «средствами индивидуальной мобильности» или «электросамокатами».

Практика показывает, что существуют проблемы с квалификацией административных правонарушений, совершенных повторно в течение года после наложения административных взысканий. Поэтому институт повторности привлечения правонарушителей к административной ответственности должен совершенствоваться. Самое системное и доступное решение к реализации заключается в том, что в статьях Особенной части КРКоАП, где предусмотрен квалифицирующий признак повторности совершения административного правонарушения, слова «... совершенные

повторно после наложения административного взыскания» заменить на слова « ... совершенное повторно после исполнения последнего административного взыскания...».

Так как, владельцы средств индивидуальной мобильности мобильности можно приравнять к владельцам транспортных средств и иным участникам дорожного движения, то мы считаем, что они должны обладать знаниями правил дорожного движения, проходить форму контроля на знания этих правил и им должны выдаваться разрешительные документы, позволяющие им на законном основании пользоваться средствами индивидуальной мобильности.

## **Заключение**

Таким образом, проведенное исследование позволило сформулировать следующие выводы:

1. Анализ научных трудов и специальной литературы позволил установить наиболее общее понятие средств индивидуальной мобильности, под которыми понимаются устройства, предназначенные для передвижения человека посредством использования электродвигателя (электродвигателей) и (или) мускульной энергии человека.

2. Все средства индивидуальной мобильности классифицируются по следующим системам:

- классификационная система ITF ;
- классификационная система ЕС;
- классификационная система США;
- классификационная система SAE;
- классификационная система В.С. Шелмакова;
- классификационная система В.В. Донченко и А.В.

Купавцева.

3. На основе анализа казахстанского законодательства, а также зарубежного опыта в области правового регулирования эксплуатации СИМ предлагается следующее:

3.1 Закрепить в Законе РК «О дорожном движении» и Правилах дорожного движения понятие и виды средств

индивидуальной мобильности, а также статус лиц, управляющих ими, как участников дорожного движения;

3.2 Нормативно определить минимальный возраст для управления средствами индивидуальной мобильности в зависимости от его типа;

3.3 Предусмотреть соответствующие места, где разрешено управлять СИМ в зависимости от их видов (тротуары, велосипедные дорожки, парки, скверы и т.д.). При этом установить запрет их использования на проезжей части дорог;

3.4 Предусмотреть соответствующие технические требования к СИМ, обеспечивающие их безопасное использование. В настоящее время данная мера реализована только в отношении электросамокатов;

3.5 Предусмотреть добровольное страхование гражданско-правовой ответственности лиц, управляющих СИМ, путем внесения изменений в законодательство о страховании.

4. В настоящее время вопросы административной ответственности лиц, управляющих СИМ, за нарушения Правил дорожного движения практически не урегулированы действующим законодательством РК. В связи с этим, предлагается нормативно закрепить соответствующий правовой механизм привлечения их к административной ответственности путем внесения изменений в законодательство о дорожном

движении. Предлагаемые изменения должны быть направлены на четкое нормативное закрепление этих лиц в качестве водителей, либо пешеходов.

## **Список использованной литературы:**

1. Амеличкин А.В. Административно-правовые основы защиты прав и законных интересов участников дорожного движения: дис. ... канд. юрид. наук. Москва, 2013. – С.59.
2. Аюпова Г.Ш., Макеева И.С. Особенности квалификации нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, обусловленные признаками предмета // Уголовное право. 2019. № 1.
3. Баранчикова, М.В. Значение виктимологической подготовки сотрудников ГИБДД для обеспечения безопасности дорожного движения / М. В. Баранчикова // Вестник образовательного консорциума Среднерусский университет. Серия: Юриспруденция. – 2016. – Т.1, № 7-1 (7). – С. 18-20.
4. Барышников М.В. Административно-правовой статус участника дорожного движения: Автореф. дисс. канд. юрид. наук. М.: 2007. – С.29.
5. Боровской А.Е., Воля П.А., Новиков И.А., Шевцова А.Г. Распределение состава транспортного потока на примере городской агломерации «Белгород» // Мир транспорта и технологических машин. 2015. № 4 (51). С. 103-110.
6. Бурова И.Л., Рудов М.В. О некоторых проблемах правового регулирования новых видов транспортных средств с

электродвигателем // Имущественные отношения в Российской Федерации. 2019. № 2.

7. Былинин И.А. К вопросу нормативно-правовой регламентации административно-правового статуса лиц, использующих индивидуальные транспортные средства с электродвигателем, не предназначенных для движения по дорогам общего пользования. // NB: Административное право и практика администрирования. – 2019. – № 5. // [https://nbpublish.com/library\\_read\\_article.php?id=30756](https://nbpublish.com/library_read_article.php?id=30756).

8. Быстро, удобно, экологично: в Москве открылся прокат электросамокатов. MOS.RU Официальный сайт Мэра Москвы. 18 мая 2018 // URL: <https://www.mos.ru/mayor/themes/2299/4755050>.

9. Быстро, удобно, экологично: в Москве открылся прокат электросамокатов. MOS.RU Официальный сайт Мэра Москвы. 18 мая 2018 // <https://www.mos.ru/mayor/themes/2299/4755050>.

10. В Госдуме предложили зарегистрировать гироскутеры и сигвеи // <https://rg.ru/2018/08/15/v-gosdume-predlozhili-napisat-pdd-dlia-giroskuterov-isigveev>.

11. В.В. Донченко, В.А. Купавцев Анализ основных классификационных систем средств индивидуальной

мобильности: Вестник СибАДИ. – 2021. – Т.18, № 3(79). – С.252-263.

12. Верещак С.Б., Верещак А.В., Абрамова Л.А. Средства индивидуальной мобильности: проблемы правового регулирования участия в дорожном движении и административной ответственности // Право и практика. 2020. № 4. С. 75-78.

13. Волков П.А., Кемяш Ю.В. Средства индивидуальной мобильности: вопросы теории и практики использования // Вестник Белгородского юридического института МВД России им. И.Д. Пути-лина. 2021. № 1. С. 51-55.

14. Галышев А.Б., Шелмаков С.В. Методика оценки эколого-экономической эффективности ве-лотранспорта в зависимости от интенсивности его использования // Вестник Московского автомобильно-дорожного государственного технического университета (МАДИ). 2014. № 4 (39). С. 107-110.

15. Галышев А.Б., Шелмаков С.В. Развитие велосипедного движения для улучшения экологической обстановки в крупных городах // Успехи современного естествознания. 2011. № 7. 93 с.

16. ГИБДД не будет относить сегвеи и электросамокаты к отдельной категории ТС // <https://tass.ru/obschestvo/3931321>.

17. Глаголев С.Н., Шевцова А.Г., Васильева В.В. Снижение экологической нагрузки городской территории за счет минимизации влияния грузового транспорта // Мир транспорта и технологических машин. 2020. № 3 (70). С. 97-106.
18. Госавтоинспекция разъясняет о средствах индивидуальной мобильности // <https://ekb.66.mvd.ru/news/item/24383725/?year=2021&month=8&day=2>.
19. Дороги России // № 3 (117) 2020.
20. Илькевич С.В. Источники формирования конкурентных преимуществ сервисов проката электросамокатов // Стратегические решения и риск-менеджмент. 2019. Т. 10. № 3. – С. 238-251.
21. Кадеева А.С. Развитие инфраструктуры средств индивидуальной мобильности в Новосибирске // Ноэма [Архитектура. Урбанистика. Искусство] – 2020. - № 1. – С.18-36.
22. Калюжный Ю.Н. Основные законодательные инициативы, связанные с фиксацией административных правонарушений в области дорожного движения техническими средствами // Российская юстиция. 2019. № 4. – С. 67-70.
23. Капустина Е.Г. Административно-правовой статус отдельных субъектов административно-правовых отношений в

сфере безопасности дорожного движения // Закон и право 02-2020. С.174-176.

24. Карточка законопроекта [Электронный ресурс] // Официальный вэб-портал Верховной Рады Украины. URL: [http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/ebproc4\\_2?pf3516=3023&skl=10](http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/ebproc4_2?pf3516=3023&skl=10).

25. Клинковштейн Г.И., Афанасьев М.Б. Организация дорожного движения. – М. : Транспорт, 2001. – 248 с.

26. Кодачигов Валерий. Продажи электросамокатов в России за год выросли втрое. Ведомости. 23 июня 2021 г. // <https://www.vedomosti.ru/technology/articles/2021/06/23/875367-prodazhi-elektrosamokatov>.

27. Кодекс РК об административных правонарушениях от 05 июля 2014 года № 235-В.

28. Копотилов А. Электросамокаты появятся в ПДД // Дороги России. 2020. № 3 (117). – С. 10-20.

29. Кузнецов В.В., Горбатенко Д.С. Особенности учета происшествий при эксплуатации автомобильного транспорта // Труды Академии Управления МВД России. – 2019. - № 2 (50). – С. 39-44.

30. Лукьянов В.В. Безопасность дорожного движения. – М. : Транспорт, 2008. – 106 с.

31. Майоров В.И. Содержание понятия «безопасность дорожного движения»: теоретические основы. / В.И. Майоров // Вестник Южно-Уральского государственного университета. Серия: Право. – 2012. - № 7 (266). – С. 99-101.
32. Майоров В.И. Безопасность в сфере дорожного движения как составная часть общественной безопасности / В.И. Майоров // Актуальные проблемы и перспективы развития административного права и процесса : сборник научных статей. – 2018. – С. 94–100.
33. Мамедов А.Ш.О., Тарасов А.Ю. Перспективы обеспечения безопасности уязвимых участников дорожного движения, мировой опыт // Евразийское Научное Объединение. 2020. № 4-3 (62). С. 206-209.
34. Михалева И.С. О некоторых актуальных проблемах содержания контроля уровня подготовки водителей транспортных средств в образовательных учреждениях» // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования. 2020. № 1 (3). С. 305-310.
35. Мишина Ю.В. К вопросу об участии в дорожном движении пользователей средств индивидуальной мобильности // Правопорядок: история, теория, практика. 2020. № 1 (24). С. 44- 46.

36. Мишина Ю.В. Проблемы определения административно-правового статуса лиц, использующих для передвижения электросамокаты, сегвеи и иные современные технические средства // Проблемы экономики и юридической практики. 2020. № 4. С. 321-325.

37. На своих двоих // Российская газета. 2017. 1 ноября.

38. Национальный стандарт СТ РК 3769-2022 «Самокаты электрические. Технические требования» // [https://online.zakon.kz/Document/?doc\\_id=37484437&pos=16;-52#pos=16;-52](https://online.zakon.kz/Document/?doc_id=37484437&pos=16;-52#pos=16;-52).

39. Нелюбин М. Основные правила для электросамокатов в Германии. URL: <https://www.dw.com/ru/a-50835372>.

40. Новиков И.А., Васильева В.В., Шевцова А.Г. Повышение экологичности городских агломераций путем внедрения велосипедного движения // Мир транспорта и технологических машин. 2019. № 4 (67). С. 95-103.

41. Новиков И.А., Кравченко А.А., Шевцова А.Г., Васильева В.В. Научно-методологический подход к снижению аварийности на дорогах Российской Федерации // Мир транспорта и технологических машин. 2019. № 3 (66). С. 58-64.

42. О дорожном движении. Закон РК от 17.04.2014 года № 194-В ЗРК // <https://adilet.zan.kz/rus/docs/Z1400000194#z2>.

43. О мерах по повышению безопасности дорожного движения: Указ Президента Республики Беларусь от 28 ноября 2005 г. № 551 // Национальный реестр правовых актов Республики Беларусь. 2005. № 189, 1/6961.

44. О некоторых вопросах применения судами норм Общей части Кодекса Республики Казахстан об административных правонарушениях. Нормативное постановление Верховного суда Республики Казахстан от 22 декабря 2016 года № 12.

45. О постановлении суда по делу об административном правонарушении. Нормативное постановление Верховного Суда Республики Казахстан от 20 апреля 2018 года № 5.

46. Об утверждении Дорожной карты развития органов внутренних дел Республики Казахстан на 2022 – 2024 годы. Распоряжение Премьер-Министра Республики Казахстан от 9 сентября 2022 года № 146-р.

47. Об утверждении Правил дорожного движения, Основных положений по допуску транспортных средств к эксплуатации, перечня оперативных и специальных служб, транспорт которых подлежит оборудованию специальными

световыми и звуковыми сигналами и окраске по специальным цветографическим схемам Постановление Правительства Республики Казахстан от 13 ноября 2014 года № 1196.

48. Об утверждении Правил организации и производства судебных экспертиз и исследований в органах судебной экспертизы. Приказ Министра юстиции РК от 27 апреля 2017 года № 484.

49. Портал Комитета по правовой статистике и специальным учетам Генеральной прокуратуры Республики Казахстан // qamqor.gov.kz.

50. Порташников О.М., Кузнецов В.В., Горбатенко Д.С. Государственный учет показателей безопасности дорожного движения в ГИБДД Московской области: состояние, проблемы, взгляд в будущее // Вестник Московского университета МВД России. – 2017. - № 6. – С. 222-224.

51. Приказ департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры г. Москвы от 21.06.2019 № 61-02-276/9 «Об утверждении Правил эксплуатации пунктов проката самокатов и рекомендуемой формы заявления о выдаче разрешения на размещение пункта (пунктов) проката самокатов» //СПС «КонсультантПлюс».

52. Рябчинский А.И., Токарев А.А., Русаков В.З. Динамика автомобиля и безопасность дорожного движения : учебное пособие / МАДИ (ГТУ). – М., 2002. – 131 с.
53. Савина В.С., Шелмаков С.В. Разработка дизайна элементов инфраструктуры для реализации эффективной велологистики // Научное обозрение. Педагогические науки. 2019. № 2-3. С. 73-77.
54. Сагинова О.В. Международный опыт развития мобильности в мегаполисе // ЭТАП: экономическая теория, анализ, практика. 2019. № 1. С. 70-81.
55. Скорость электросамокатов в Казахстане хотят ограничить до 25 километров в час // [https://tengrinews.kz/kazakhstan\\_news/skorost-elektrosamokatov-kazahstane-hotyat-ogranichit-25-470925/?ysclid=l83zuyn0ef596825225](https://tengrinews.kz/kazakhstan_news/skorost-elektrosamokatov-kazahstane-hotyat-ogranichit-25-470925/?ysclid=l83zuyn0ef596825225).
56. Сойников С.А. Особенности определения административно-правового статуса участников дорожного движения, использующих современные технические средства передвижения (средства индивидуальной мобильности) // Вестник экономической безопасности. 2020. № 1. С. 216-219.
57. Спорт XXI века: энциклопедия современных «средств индивидуальной мобильности» //

<https://stylespb.com/catalog/sport-xxi-veka-enciklopediya-sovremennoy-sredstv-individualnoy-mobilnosti>.

58. Толочко Е.И. Культура безопасного поведения на дорогах как многоаспектная социально-педагогическая проблема // Человек и образование. 2015. № 1 (42). – С.173-179.

59. Трофименко Ю.В., Гинзбург В.А, Комков В.И., Лытов В.М. Влияние структуры парка автотранспортных средств по виду топлива и экологическому классу на выбросы парниковых газов // Вестник СибАДИ. 2018. Т. 15. № 6 (64). С. 898-910.

60. Уголовный кодекс Республики Казахстан от 3 июля 2014 года № 226.

61. Филатов И.А. Дизайн-проектирование двухколесного городского транспортного средства. Международный журнал прикладных и фундаментальных исследований 2018, № 2, с. 59-64. // <https://appliedresearch.ru/ru/article/view?id=12108>.

62. Хавтаси Н.В. Анализ и тенденции развития рынка электротранспорта индивидуального пользования на B2B рынке в России // Наука, образование и культура. 2018. № 5 (29).

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

64. Шевцова А.Г., Безродных А.А. Новый способ повышения безопасности движения на регулируемых пешеходных переходах // Известия Тульского государственного университета. Технические науки. 2015. № 6-1. С. 113-117.
65. Шелмаков П.С., Шелмаков С.В. Развитие велосипедного движения в Российской Федерации // Успехи современного естествознания. 2012. № 6. – С. 183-184.
66. Шелмаков С.В., Галышев А.Б. Обоснование необходимости внесения новых дорожных знаков по организации велосипедного движения в правила дорожного движения Российской Федерации // Автомобиль. Дорога. Инфраструктура. 2016. № 4 (10). 2 с.
67. Шелмаков С.В., Галышев А.Б. Оценка экономического эффекта, обусловленного сокращением времени передвижения при эксплуатации велотранспортной сети г. Москвы // Автомобиль. Дорога. Инфраструктура. 2015. № 2 (4). 10 с.
68. Юнг А.А., Шевцова А.Г. Оценка аварийности средств индивидуальной мобильности в различных условиях движения // Современная наука 2021 (2). – С.31-36.
69. D. Roider, C. Busch, R. Spitaler, H. Hertz. Segway related injuries in Vienna: report from the Lorenz Böhler Trauma

Centre // European Journal of Trauma and Emergency Surgery. April 2016, Volume 42, Issue 2.

70. Degele, J. Identifying E-scooter sharing customer segments using clustering / Degele, J.;Gorr, A.; Haas, K.; Kormann, D.; Krauss, S.; Lipinski, P.; Tenbih, M.; Koppenhoefer, C.; Fauser, J.; Hertweck, D. // In Proceedings of the 2018 IEEE International Conference on Engineering, Technology and Innovation (ICE/ITMC), Stuttgart, Germany, 17-20 June 2018; pp. 1-8.

71. Electric bikes: licensing, tax and insurance. Rules in England, Scotland and Wales. UK Government // URL: <https://www.gov.uk/electric-bike-rules>.

72. Erika Åkman. Sähköpotkulaudat tulevat tänään kaikkien käyttöön Helsingissä – ja sen voi jättää melkein minne tahansa // Taloussanomat. 18.03.2019 r. URL: <https://www.is.fi/taloussanomat/art2000006038969.html>.

73. Erika Åkman. Sähköpotkulaudat tulevat tänään kaikkien käyttöön Helsingissä – ja sen voi jättää melkein minne tahansa // Taloussanomat. 18.03.2019 r. URL: <https://www.is.fi/taloussanomat/art2000006038969.html>.

74. Jun Xua, ShiShang, Guizhen Yu, Hongsheng Qi, Yunpeng Wang, Shucui Xu. Are electric selfbalancing scooters safe in vehicle crash accidents? // Accident Analysis & Prevention. Volume 87, February 2016.

75. Keith Boniface, Mary PatMcKay, Raymond Lucas, Alison Shaffer, Neal Sikka. Serious Injuries Related to the Segway Personal Transporter: A Case Series // Annals of Emergency Medicine. Volume 57, Issue 4, April 2011.

76. Lieswyn, J, M Fowler, G Koorey, A Wilke and S Crimp (2017) Regulations and safety for electric bicycles and other low-powered vehicles. NZ Transport Agency research report 621. New Zealand, 2017.

77. Lieswyn, J, M Fowler, G Koorey, A Wilke and S Crimp (2017) Regulations and safety for electric bicycles and other low-powered vehicles. NZ Transport Agency research report 621. New Zealand, 2017.

78. Nocerino, R. E-bikes and E-scooters for smart logistics: environmental and economic sustainability in pro-E-bike Italian pilots / Nocerino, R., Colorni, A.; Lia, F.; Lue, A. // Transp. Res. Procedia 2016, 14, 23622371.

79. Novikov A. Modeling of traffic-light signalization depending on the quality of traffic flow in the city / Novikov A., Novikov I., Shevtsova A. // Journal of Applied Engineering Science. 2019. T. 17. № 2. C. 175-181.

80. OECD/ITF. (2020). Safe Micromobility. Режим доступа, свободный <https://www.itf-oecd.org/safe-micromobility>

81. Prawo o ruchu drogowym z dnia 20 czerwca 1997 r. // Opracowano na podstawie: t.j. Dz. U. z 2021 r. poz. 450, 463, 694, 720, 1641 [Электронный ресурс]. URL: <https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/download.xsp/WDU19970980602/U/D19970602Lj.pdf>.

82. Proposal for a Directive of the European parliament and of the council amending Directive 2009/103/EC of the European Parliament and the Council of 16 September 2009 relating to insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles, and the enforcement of the obligation to ensure against such liability. Brussels, 24.05.2018 COM (2018). 336 final. 2018/0168 (COD). // URL: <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0008:FIN:EN:PDF>.

83. Recommendations on Rules and Code of Conduct for Cycling and The Use of Personal Mobility Devices. Recommendations by the Active Mobility Advisory Panel Submitted to Coordinating Minister for Infrastructure, and Minister for Transport, Mr Khaw Boon Wan on 17 March 2016 // URL: [https://www.lta.gov.sg/data/apps/news/press/2016/20160317\\_AMAPPanelpReport%28final%29.pdf](https://www.lta.gov.sg/data/apps/news/press/2016/20160317_AMAPPanelpReport%28final%29.pdf).

84. Regulation (EU) No 168/2013 Of the European Parliament and of the Council of 15 January 2013 on the approval

and market surveillance of two or three-wheel vehicles and quadricycles (Text with EEA relevance) // URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32013R0168>.

85. Road Traffic Law // Latvijas Vēstnesis, 274/276. 1997.; Latvijas Republikas Saeimas un Ministru Kabineta Ziņotājs, 22. 1997 [Электронный ресурс]. URL: <https://likumi.lv/ta/en/en/id/45467-road-traffic-law> (дата обращения: 01.09.2021).\

86. Susan A. Shaheen, Caroline J. Rodier, and Amanda M. Eaken. Improving California's Bay Area Rapid Transit District Connectivity and Access with Segway Human Transporter and Other Low-Speed Mobility Devices // Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board. Volume 1927, Issue 1, 2005.

87. Trofimenko Y. Problems and prospects of sustainable low carbon development of transport in Russia / Trofimenko Y., Komkov V., Donchenko V. // В сборнике: IOP Conference Series: Earth and Environmental Science. 3. Cep. "International Conference on Sustainable Cities" 2018. C. 012014.

88. Trofimenko Y.V. Model for the assessment greenhouse gas emissions from road transport / Trofimenko Y.V.,

Komkov V.I., Potapchenko T.D., Donchenko V.V. // Periodicals of Engineering and Natural Sciences. 2019. T. 7. № 1. C. 465-473.

89. Trofimenko Yu. V., Komkov V.I., Grigoryeva T. Yu. // Proceedings of the Sixth International Environmental Congress (Eighth International Scientific-Technical Conference) "Ecology and Life Protection of Industrial-Transport Complexes" ELPIT 2017. 2017. C. 311-326.

90. U.S. Code. Title 15. Commerce and trade Chapter 47. Consumer product safety. Section 2085. Low-speed electric bicycles // URL: <https://www.law.cornell.edu/uscode/text/15/2085>.

91. Yu Hasegawa, Charitha Dias, Miho Iryo-Asano, Hiroaki Nishiuchi. Modeling pedestrians' subjective danger perception toward personal mobility vehicles // Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour. 2018. Volume 56.

92. Zagorskas J. Challenges Caused by Increased Use of E-Powered Personal Mobility Vehicles in European / Zagorskas J., Burinskiene M. // Cities Sustainability 2020, 12, 273