

Научная статья  
УДК 342.951  
<https://doi.org/10.36511/2078-5356-2023-4-86-92>

## Новый правовой статус средства индивидуальной мобильности и юридическая ответственность управляющих ими лиц

**Соколов Дмитрий Вячеславович**

Нижегородская академия МВД России, Нижний Новгород, [sokolov@bk.ru](mailto:sokolov@bk.ru), <https://orcid.org/0000-0002-1057-8741>

**Аннотация.** В статье рассматривается правовой статус лиц, управляющих средствами индивидуальной мобильности в Российской Федерации. С учетом последних изменений, внесенных в Правила дорожного движения Российской Федерации, сравнивается статус лица, управляющего средством индивидуальной мобильности (далее — СИМ) и других участников дорожного движения. На основе анализа правоприменительной практики оценивается сложившаяся квалификация нарушений Правил дорожного движения Российской Федерации, совершаемых лицами, управляющими средствами индивидуальной мобильности. Делаются обобщающие выводы относительно конкретных составов административных правонарушений и преступлений, ответственность за которые установлена российским законодательством.

**Ключевые слова:** безопасность дорожного движения, средство индивидуальной мобильности, транспортное средство, механическое транспортное средство, участник дорожного движения

**Для цитирования:** Соколов Д. В. Новый правовой статус средства индивидуальной мобильности и юридическая ответственность управляющих ими лиц // Юридическая наука и практика: Вестник Нижегородской академии МВД России. 2023. № 4 (64). С. 86–92. <https://doi.org/10.36511/2078-5356-2023-4-86-92>.

Original article

## The new legal status of the means of individual mobility and the legal responsibility of the persons managing them

**Dmitry V. Sokolov**

Nizhny Novgorod Academy of the Ministry of Internal Affairs of Russia, Nizhny Novgorod, [sokolov@bk.ru](mailto:sokolov@bk.ru), <https://orcid.org/0000-0002-1057-8741>

**Abstract.** The article considers the legal status of persons managing means of individual mobility in the Russian Federation. Taking into account the latest changes made to the Traffic Rules of the Russian Federation, the status of the person managing the SIM and other road users is compared. Based on the analysis of law enforcement practice, the existing qualification of violations of the Traffic Rules of the Russian Federation committed by persons operating means of individual mobility is evaluated. Generalizing conclusions are made regarding the specific elements of administrative offenses and crimes, the responsibility for which is established by Russian legislation.

**Keywords:** road safety, means of individual mobility, vehicle, mechanical vehicle, road user

**For citation:** Sokolov D. V. The new legal status of the means of individual mobility and the legal responsibility of the persons managing them. *Legal Science and Practice: Journal of the Nizhny Novgorod Academy of the Ministry of Internal Affairs of Russia*, 2023, no. 4 (64), pp. 86–92. <https://doi.org/10.36511/2078-5356-2023-4-86-92>.

Развитие техники неизбежно оказывает влияние на общественные отношения, в частности, связанные с правилами и процедурами ее использования. В качестве примера следует привести получившие активное развитие как за рубежом, так и в Российской Федерации,

технические устройства, оборудованные электродвигателем и колесами, предназначенные для перевозки одного человека: средства индивидуальной мобильности. Длительное время статус участников дорожного движения, управляющих этим видом устройств, Правилами

© Соколов Д. В., 2023

дорожного движения в Российской Федерации (далее — ПДД РФ) не устанавливался. Впервые статус новых участников дорожного движения был установлен постановлением Правительства Российской Федерации от 6 октября 2022 года № 1769 «О внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации и признании утратившими силу некоторых актов Правительства Российской Федерации и отдельных положений некоторых актов Правительства Российской Федерации» (далее — постановление Правительства Российской Федерации от 6 октября 2022 года № 1769) [1].

Справедливости ради следует отметить, что сам термин «средство индивидуальной мобильности» был введен немного раньше. Так, в ГОСТ Р 59483-2021 под средством индивидуальной мобильности понимается устройство, не являющееся велосипедом или инвалидной коляской, предназначенное для передвижения одного человека посредством использования его мускульной силы или электродвигателя [2]. В постановлении Правительства Российской Федерации от 6 октября 2022 года № 1769 средство индивидуальной мобильности (далее — СИМ) рассматривается как транспортное средство, имеющее одно или несколько колес (роликов), предназначенное для индивидуального передвижения человека посредством использования двигателя (двигателей) [1]. При этом в рассматриваемой норме приводится перечень подобных устройств, не являющийся закрытым: электросамокаты, электроскейтборды, гироскутеры, сигвеи, моноколеса и иные аналогичные средства.

Сравнивая приведенные определения следует обратить внимание на тот факт, что в ГОСТ Р 59483-2021 содержится более широкая трактовка средств индивидуальной мобильности, поскольку по способу приведения их в движение они делятся этой нормой на приводимые в действие мускульной силой и приводимые в действие электродвигателем. В постановлении Правительства Российской Федерации от 6 октября 2022 года № 1769 качественной характеристикой средства индивидуальной мобильности является наличие двигателя. Тип двигателя прямо нормой не указывается, но, как следует из приводимого в определении перечня относящихся к СИМ устройств, электродвигатель является основой такого технического устройства.

Наличие двигателя у СИМ тем не менее не позволяет относить их к механическим транспортным средствам, поскольку постановление Правительства Российской Федерации

от 6 октября 2022 года № 1769 дает однозначную трактовку рассматриваемого понятия. Кроме СИМ, к механическим транспортным средствам не относятся также и велосипеды. Речь идет в том числе о электровелосипедах, то есть велосипедах, имеющих электродвигатель номинальной максимальной мощностью в режиме длительной нагрузки, не превышающей 0,25 кВт, который должен автоматически отключаться при достижении скорости 25 км/ч.

Таким образом, в Правилах дорожного движения Российской Федерации (далее — ПДД РФ) транспортные средства, оборудованные электродвигателем, могут относиться либо к механическим транспортным средствам (например, электромобиль, мотоцикл, мопед), либо к средствам индивидуальной мобильности, либо к велосипедам [3]. Участие механических транспортных средств и велосипедов в дорожном движении было четко регламентировано, чего нельзя сказать о СИМ, поскольку до постановления Правительства Российской Федерации от 6 октября 2022 года № 1769 отсутствовал не только термин, но и регламентация их участия в дорожном движении. Фактически лица, управляющие СИМ, приравнивались к пешеходам. В редакции правил дорожного движения, вступающих в силу с 1 марта 2023 года, определено, что лицо будет являться пешеходом только в случае, когда оно ведет СИМ.

Если провести анализ вносимых постановлением Правительства Российской Федерации от 6 октября 2022 года № 1769 изменений в правила дорожного движения, то следует отметить сближение правового статуса участника дорожного движения, управляющего СИМ, с велосипедистами. В первую очередь, об этом свидетельствует внесение в раздел 24 ПДД РФ соответствующих дополнений, касающихся участия в дорожном движении лиц, использующих для передвижения СИМ.

В частности, нормативно установлено разделение лиц, управляющих СИМ, на возрастные группы, в соответствии с которыми определяются участки дорог, где разрешается их движение. Таких групп три: до 7 лет; с 7 до 14 лет, старше 14 лет. Возможность движения по велосипедным и велопешеходным дорожкам присуща всем этим возрастным категориям. При этом использование проезжей части для лиц в возрасте старше 14, управляющих СИМ, строго регламентировано пунктом 24.2.(1) ПДД РФ, в соответствии с которым существенно ограничена возможность их передвижения по дорогам общего пользования и обочинам.

Также ограничена возможность движения этой категории лиц, управляющих СИМ, по тротуарам, пешеходным дорожкам, в пешеходной зоне с учетом массы СИМ, которая не должна превышать 35 кг.

Отметим, что пунктом 24.6. ПДД РФ скорость СИМ ограничена 25 км/ч, однако речь идет о соблюдении этого ограничения самим лицом, управляющим СИМ, а не об автоматическом ограничении скорости, заложенном в конструкцию транспортного средства. Важным новшеством в обеспечении безопасности дорожного движения при эксплуатации СИМ является внедрение ограничения скорости при совместном движении этого вида транспорта и пешеходов с приоритетом движения пешеходов. Таким образом, в новой редакции ПДД РФ, вступающей в силу с 1 марта 2023 года, намечено четкое выделение СИМ в качестве нового вида транспортных средств, обладающих сходством с электровелосипедами, но при этом не являющимися механическими транспортными средствами. Также следует выделить разграничение лиц, управляющих СИМ, и пешеходов. С учетом нового правового статуса лиц, управляющих СИМ, возникает вопрос об их юридической ответственности. Речь идет в первую очередь об административной и уголовной ответственности.

Рассматривая вопрос административной ответственности лиц, управляющих СИМ, с учетом положений постановления Правительства Российской Федерации от 6 октября 2022 года № 1769 следует обратиться к примечанию статьи 12.1 КоАП РФ, где дается определение транспортного средства. В соответствии с ним к транспортным средствам относят автотранспортные средства с рабочим объемом двигателя внутреннего сгорания в 50 см<sup>3</sup> либо с электродвигателем максимальной мощностью 4 кВт в сочетании с возможностью достижения таким транспортным средством максимальной скорости более 50 км/ч, подлежащие государственной регистрации, и прицепы к ним. Также к транспортным средствам относятся устройства, включая трактора, самоходные машины, на управление которыми законодательством о безопасности дорожного движения предусмотрено получение специального права.

На наш взгляд, лица, управляющие СИМ, не подпадают в настоящее время по своим конструктивным особенностям в категорию водителей транспортных средств, на которых распространяется действие примечания к статье 12.1 Кодекса об административных

правонарушениях Российской Федерации (далее — КоАП РФ). Расширительное толкование этого перечня с учетом пункта 2 постановления Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 25 июня 2019 года № 20 не допустимо [4]. Таким образом, нарушение лицом, управляющим СИМ, требований ПДД, в частности раздела 24, следует рассматривать с точки зрения формулировок КоАП РФ как правонарушение, совершенное не водителем или пешеходом, а другим участником дорожного движения. Соответствующая административная ответственность для этой категории участников предусмотрена в настоящее время в части 2 и 3 статьи 12.29 КоАП РФ и части 1 и 2 статьи 12.30 КоАП РФ.

Несомненно, вызывает вопрос, как расценивать поведение лица, управляющего СИМ, если характеристики последнего близки к тем, что есть соответствующих транспортных, например у мопеда. Само понятие «мопед» содержится в пункте 1.2. ПДД РФ. В число ключевых характеристик этого вида механических транспортных средств относят скорость, которая должна составлять не более 50 км/ч, а также номинальная максимальная мощность электродвигателя в режиме длительной нагрузки более 0,25 кВт и менее 4 кВт (в случае использования электродвигателя), а также конструкция, предусматривающая наличие двух или трех колес. То есть в ПДД РФ не содержится дополнительных характеристик этого вида механических транспортных средств, относящихся к их конструкции. В соответствии с пунктом 1 статьи 25 Федерального закона от 10 декабря 1995 года № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» для управления этим видом транспортных средств предоставляется специальное право [5].

Обращаясь к техническим нормам, следует отметить определение мопеда, что содержится в ГОСТ Р 59483-2021, где под мопедом понимается как двух, так и трехколесное транспортное средство, снабженное двигателем внутреннего сгорания, запуск которого осуществляется педалями, с объемом цилиндров, не превышающим 50 см<sup>3</sup> [2]. Таким образом, к мопедам не относятся транспортные средства с электродвигателем, исходя из данного определения. Однако в этом же акте содержится определение мотороллера, к которым относятся механические транспортные средства, имеющие как два, так и три колеса, и имеющие в качестве главной отличительной особенности способ посадки водителя, при котором его ступни опираются на площадку, а колени могут быть сведены до соприкосновения.

Ни скоростные характеристики, ни тип двигателя для мотороллера в определении в качестве существенных характеристик не приводятся. При этом в отдельных исследованиях, например А. В. Афанасьевской, Н. А. Ивановой, указывается на наличие сиденья в качестве отличительного признака мопеда [6, с. 30].

Введение термина СИМ позволит, на наш взгляд, несколько упорядочить правоприменительную и судебную практику в части квалификации деяний лиц, ими управляющих. Так как в настоящее время можно встретить ситуации, когда отсутствие определения СИМ позволяет правоохранительным органам и судебным инстанциям относить рассматриваемые нами технические устройства к мопедам, руководствуясь определением этого механического транспортного средства, приводимого в пункте 1.2. ПДД РФ, а также фактическими характеристиками транспортного средства, приводимыми в технической документации на эти изделия, например, мощность электродвигателя и скорость. На существующие противоречия указывают и некоторые исследователи, например, Д. В. Роженикова [7, с. 81–84], Д. В. Соколов [8, с. 11–14].

Так, в постановлении Первого кассационного суда общей юрисдикции содержится вывод о возможности отнесения электросамоката к мопедам на основании пункта 1.2 ПДД РФ и технических характеристик, приводимых в руководстве пользователя средства передвижения, в том числе размещаемых в сети «Интернет» на сайте официального производителя (поставщика) [9]. Сходная позиция в части отнесения электросамоката с мощностью электродвигателя свыше 250 Вт к мопедам прослеживается в постановлениях 2022 года Третьего кассационного суда общей юрисдикции [10–11] и Седьмого кассационного суда общей юрисдикции [12]. Однако в постановлениях Пятого кассационного суда общей юрисдикции и Шестого суда общей юрисдикции электросамокат либо не признается транспортным средством, на которое распространяется действие примечания к статье 12.1 КоАП РФ [13], либо не рассматривается как таковое ввиду отсутствия соответствующих доказательств [14].

Таким образом, даже в материалах судебной практики наблюдается различие в подходах при определении понятия электросамокат, если номинальные его характеристики, заявленные заводом-изготовителем либо импортером, совпадают с характеристиками, которые перечислены в определении «мопед», приводимом

в пункте 1.2 ПДД РФ. Введение в ПДД РФ определения СИМ позволит, если не исключить, то в значительной степени сузить разнообразие судебной и правоприменительной практики в части квалификации деяний лиц, ими управляющих, так как электросамокат прямо поименован в числе этих средств передвижения.

При этом следует отметить, что при управлении лицами другими разновидностями СИМ, например моноколесом, гироскутером, электроскейтбордом, следует учитывать их новый правовой статус, близкий к велосипедистам, позволяя говорить о возможности привлечения к ответственности по частям 2, 3 статьи 12.29, статьи 12.30 КоАП РФ за соответствующие нарушения ПДД РФ. С учетом технических характеристик этих изделий затруднительно говорить об их отнесении к транспортным средствам. Соответственно, и нормы, устанавливающие административную ответственность для водителей транспортных средств, в частности касающиеся наличия специального права для управления этими устройствами, обязательности прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения лица, управляющего транспортным средством, не распространяются.

В диспозиции части 1 статьи 264 УК РФ в качестве условия наступления уголовной ответственности является управление лицом автомобилем, трамваем либо другим механическим транспортным средством, технические характеристики которых в примечании 1 к статье 264 УК РФ не приводятся, однако указывается, что к ним относятся трактора, самоходные машины, самоходные дорожно-строительные машины, иные транспортные средства, на управление которыми предоставляется специальное право в соответствии с законодательством Российской Федерации.

В абзаце 2 пункта 2 постановления Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 9 декабря 2008 года № 25 дается понятие механического транспортного средства, к которому относят автомобили, автобусы, троллейбусы, трамваи, мотоциклы, квадрициклы, мопеды, а также иные транспортные средства, на управление которыми предоставляется специальное право [15]. К механическим транспортным средствам в соответствии с данным актом относят также трактора, самоходные дорожно-строительные и иные самоходные машины. В абзаце 3 пункта 2 указанного постановления Пленума Верховного Суда Российской Федерации нарушения правил эксплуатации транспортных средств или

правил безопасности движения лицами, управляющими транспортными средствами, не отнесенными к категории механических транспортных средств, подлежат квалификации по частям 1–3 статьи 268 УК РФ с учетом наличия последствий, предусмотренных диспозицией этих норм.

На наш взгляд, квалифицировать действия лиц, ими управляющих, с учетом наступивших последствий от нарушения правил обеспечения безопасности дорожного движения следует также по частям 1–3 статьи 268 УК РФ, поскольку эти правоотношения складываются в сфере общественных отношений, складывающихся в процессе перевозки по дорогам людей и грузов с использованием транспортных средств в самом широком их понимании.

Верховный Суд Российской Федерации, давая оценку жалобе о необходимости отмены абзацев 18, 40, 58 пункта 1.2 ПДД РФ, указывает на несколько существенных моментов: участвовавшую практику использования СИМ с техническими характеристиками, находящимися в пороговых значениях мопедов и мотоциклов; высокую опасность причинения вреда здоровью и жизни граждан такими средствами [16], указывая при этом на достаточность признаков предмета преступления, ответственность за которое устанавливается статьей 264 УК РФ.

Тем не менее в судебной практике встречаются ситуации, когда оценка наступивших последствий в результате эксплуатации СИМ происходит с учетом такого родового объекта преступления, как личность. Так, Шестым кассационным судом общей юрисдикции были оставлены без изменения приговоры нижестоящих судебных инстанций, квалифицировавших действия подсудимой при передвижении на электросамокате с пристегнутым к себе ребенком по части 1 статьи 118 УК РФ, что привело к падению, повлекшему причинение тяжкого вреда здоровью последнего [17]. То есть факт участия в дорожном движении лица, управлявшего электросамокатом, не всегда рассматривается как определяющий квалификацию последствий, наступивших в процессе такого перемещения. На нелогичность такой квалификации указывает в своем исследовании и А. С. Саядова, отмечая, что «возможное наказание не соответствует тяжести совершенного деяния и его сути, поскольку причинение вреда произошло с использованием средства передвижения (транспортного средства)» [18, с. 108].

Оценивая необходимость компенсации вреда, причиненного в процессе эксплуатации электросамоката, следует, на наш взгляд,

руководствоваться как нормой статьи 1079 Гражданского кодекса Российской Федерации, так и позицией Пленума Верховного Суда Российской Федерации, установившего открытость перечня источников повышенной опасности с учетом вероятности причинения вреда от такой деятельности из-за невозможности полного контроля за ней со стороны человека [19]. Процесс использования СИМ в дорожном движении, по нашему мнению, безусловно, следует отнести к такому виду деятельности.

Таким образом, введение в ПДД РФ новой категории участников дорожного движения стало закономерным результатом признания массовости использования электрофицированных транспортных средств в дорожном движении и адекватной оценки растущей угрозы охраняемым законным интересам личности, общества и государства от этого процесса. При этом некоторая терминологическая неопределенность в отношении электрических самокатов и мопедов создает условия разной трактовки, как отнесения этих устройств к той или иной группе транспортных средств, так и оценки правовых последствий управления ими. В целом же в правоприменительной практике следует отметить тенденцию к оценке фактических технических характеристик СИМ для принятия решения об отнесении его к тому или иному виду транспортных средств.

#### **Список источников**

1. О внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации и признании утратившими силу некоторых актов Правительства Российской Федерации и отдельных положений некоторых актов Правительства Российской Федерации: постановление Правительства Российской Федерации от 6 октября 2022 года № 1769 // Собрание законодательства РФ. 2022. № 41, ст. 7100.

2. ГОСТ Р 59483-2021. Национальный стандарт Российской Федерации. Колесные транспортные средства. Термины и определения (утв. и введен в действие Приказом Росстандарта от 13 мая 2021 года № 344-ст). Доступ из СПС «Консультант-Плюс» (дата обращения: 27.01.2023).

3. О Правилах дорожного движения (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения»): постановление Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 года № 1090. Доступ из СПС «Консультант-Плюс» (дата обращения: 27.01.2023).

4. О некоторых вопросах, возникающих в судебной практике при рассмотрении дел об админи-

стративных правонарушениях, предусмотренных главой 12 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях: постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 25 июня 2019 года № 20 // Бюллетень Верховного Суда РФ. 2019. № 9.

5. О безопасности дорожного движения: федеральный закон от 10 декабря 1995 года № 196-ФЗ. Доступ из СПС «КонсультантПлюс» (дата обращения: 27.01.2023).

6. Афанасьевская А. В., Иванова Н. А. Правовые отношения, связанные с использованием электросамокатов: зарубежный опыт и перспективы применения в российском законодательстве // *Международное публичное и частное право*. 2022. № 4. С. 29–31.

7. Роженикова Д. В. Особенности административно-правового регулирования использования электросамокатов. Правовые риски и пути их преодоления // *Административное право и процесс*. 2022. № 10. С. 81–84.

8. Соколов Д. В. Проблема юридической ответственности новых участников дорожного движения // *Транспортное право*. 2021. № 3. С. 11–14.

9. Постановление Первого кассационного суда общей юрисдикции от 25 апреля 2022 года № 16-3388/2022. Доступ из СПС «КонсультантПлюс» (дата обращения: 21.01.2023).

10. Постановление Третьего кассационного суда общей юрисдикции от 17 июня 2022 года № 16-3260. Доступ из СПС «КонсультантПлюс» (дата обращения: 21.01.2023).

11. Постановление Третьего кассационного суда общей юрисдикции от 7 декабря 2022 года № 16-6058/2022. Доступ из СПС «КонсультантПлюс» (дата обращения: 21.01.2023).

12. Постановление Седьмого кассационного суда общей юрисдикции от 30 сентября 2022 года № 16-5397/2022. Доступ из СПС «КонсультантПлюс» (дата обращения: 21.01.2023).

13. Постановление Пятого кассационного суда общей юрисдикции от 18 августа 2022 года № 16-1943/2022. Доступ из СПС «КонсультантПлюс» (дата обращения: 21.01.2023).

14. Постановление Шестого кассационного суда общей юрисдикции от 21 февраля 2022 года № 16-760/2022. Доступ из СПС «КонсультантПлюс» (дата обращения: 21.01.2023).

15. О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения: постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 9 декабря 2008 года № 25. Доступ из СПС «КонсультантПлюс» (дата обращения: 21.01.2023).

16. Об отказе в удовлетворении заявления о признании недействующими абзацев восемнадцатого, сорокового и пятьдесят восьмого пункта 1.2 Правил

дорожного движения Российской Федерации, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 года № 1090: решение Судебной коллегии по административным делам Верховного Суда Российской Федерации от 30 марта 2022 года № АКПИ22-66. Доступ из СПС «КонсультантПлюс» (дата обращения: 21.01.2023).

17. Постановление Шестого кассационного суда общей юрисдикции от 13 июля 2022 года № 77-3280/2022. Доступ из СПС «КонсультантПлюс» (дата обращения: 21.01.2023).

18. Саядова А. С. Электросамокаты — экологическая революция или криминальная угроза? // *Вестник юридического факультета Южного федерального университета*. 2022. № 3. С. 106–113.

19. О применении судами гражданского законодательства, регулирующего отношения по обязательствам вследствие причинения вреда жизни или здоровью гражданина: постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 26 января 2010 года № 1 // *Российская газета*. № 24. 2010. 5 февраля.

## References

1. On Amendments to Certain Acts of the Government of the Russian Federation and Invalidation of Certain Acts of the Government of the Russian Federation and Certain Provisions of Certain Acts of the Government of the Russian Federation: resolution of the Government of the Russian Federation no. 1769 of October 6, 2022. *Collection of legislative acts of the RF*, 2022, no. 41, art. 7100. (In Russ.)

2. GOST R 59483-2021. National Standard of the Russian Federation. Wheeled vehicles. Terms and definitions (approved and put into effect by Order of Rosstandart no. 344-st of May 13, 2021). Access from the reference legal system "ConsultantPlus" (accessed 27.01.2023). (In Russ.)

3. On Traffic Rules: decree of the Government of the Russian Federation no. 1090 of October 23, 1993 (together with the "Basic Provisions for the admission of vehicles means of operation and duties of officials to ensure road safety"). Access from the reference legal system "ConsultantPlus" (accessed 27.01.2023). (In Russ.)

4. On some issues arising in judicial practice when considering cases of administrative offenses provided for in Chapter 12 of the Code of Administrative Offenses of the Russian Federation: resolution of the Plenum of the Supreme Court of the Russian Federation no. 20 of June 25, 2019. *Bulletin of the Supreme Court of the Russian Federation*, 2019, no. 9. (In Russ.)

5. On Road traffic safety: federal law no. 196-FZ of December 10, 1995. Access from the reference legal system "ConsultantPlus" (accessed 27.01.2023). (In Russ.)

6. Afanasyevskaya A. V., Ivanova N. A. Legal relations related to the use of electric scooters: foreign

experience and prospects of application in Russian legislation. *International public and private law*, 2022, no. 4, pp. 29–31. (In Russ.)

7. Rozhenchikova D. V. Features of administrative and legal regulation of the use of electric scooters. Legal risks and ways to overcome them. *Administrative law and process*, 2022, no. 10, pp. 81–84. (In Russ.)

8. Sokolov D. V. The problem of legal responsibility of new road users. *Transport law*, 2021, no. 3, pp. 11–14. (In Russ.)

9. Resolution of the First Cassation Court of General Jurisdiction no. 16-3388/2022 of April 25, 2022. Access from the reference legal system “ConsultantPlus” (accessed 21.01.2023). (In Russ.)

10. Resolution of the Third Cassation Court of General Jurisdiction no. 16-3260/2022 of June 17, 2022. Access from the reference legal system “ConsultantPlus” (accessed 21.01.2023). (In Russ.)

11. Resolution of the Third Cassation Court of General Jurisdiction no. 16-6058/2022 of December 7, 2022. Access from the reference legal system “ConsultantPlus” (accessed 21.01.2023). (In Russ.)

12. Resolution of the Seventh Cassation Court of General Jurisdiction no. 16-5397/2022 of September 30, 2022. Access from the reference legal system “ConsultantPlus” (accessed 21.01.2023). (In Russ.)

13. Resolution of the Fifth Cassation Court of General Jurisdiction no. 16-1943/2022 of August 8, 2022. Access from the reference legal system “ConsultantPlus” (accessed 21.01.2023). (In Russ.)

14. Resolution of the Sixth Cassation Court of General Jurisdiction no. 16-760/2022 of February 21, 2022.

Access from the reference legal system “ConsultantPlus” (accessed 21.01.2023). (In Russ.)

15. On judicial practice in cases of crimes related to violation of traffic rules and operation of vehicles, as well as their unlawful seizure without the purpose of theft: resolution of the Plenum of the Supreme Court of the Russian Federation no. 25 of December 9, 2008. Access from the reference legal system “ConsultantPlus” (accessed 21.01.2023). (In Russ.)

16. The decision of the Judicial Board for Administrative Cases of the Supreme Court of the Russian Federation no. AKPI22-66 of March 30, 2022 on the refusal to satisfy the application for invalidation of paragraphs of the eighteenth, fortieth and fifty-eighth paragraph 1.2 of the Rules of the Road of the Russian Federation, approved. By Decree of the Government of the Russian Federation no. 1090 of October 23, 1993. Access from the reference legal system “ConsultantPlus” (accessed 21.01.2023). (In Russ.)

17. Resolution of the Sixth Cassation Court of General Jurisdiction no. 77-3280/2022 of July 13, 2022. Access from the reference legal system “ConsultantPlus” (accessed 21.01.2023). (In Russ.)

18. Sayadova A. S. Electric scooters ecological revolution or criminal threat? *Bulletin of the Faculty of Law of the Southern Federal University*, 2022, no. 3, pp. 106–113. (In Russ.)

19. On the application by courts of civil legislation regulating relations on obligations due to harm to the life or health of a citizen Resolution of the Plenum of the Supreme Court of the Russian Federation no. 1 of January 26, 2010. *Rossiyskaya Gazeta*, no. 24, 2010, February 5. (In Russ.)

#### Информация об авторе

**Д. В. Соколов** — кандидат юридических наук.

#### Information about the author

**D. V. Sokolov** — Candidate of Sciences (Law).

Статья поступила в редакцию 10.09.2023; одобрена после рецензирования 20.11.2023; принята к публикации 05.12.2023.

The article was submitted 10.09.2023; approved after reviewing 20.11.2023; accepted for publication 05.12.2023.