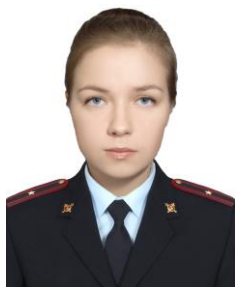


Ссылка для цитирования этой статьи:

Нескородова И.С., Шаламов А.В., Зуев Е.С. Профилактика дорожно-транспортных происшествий с участием электросамокатов // Human Progress. 2025. Том 11, Вып. 9. С. 28. URL: http://progress-human.com/images/2025/Tom11_9/Neskorodova.pdf DOI 10.46320/2073-4506-2025-9a-35.

ПРОФИЛАКТИКА ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ С УЧАСТИЕМ ЭЛЕКТРОСАМОКАТОВ



Нескородова Ирина Сергеевна

преподаватель кафедры специальных дисциплин,
Краснодарский университет Министерства внутренних дел
Российской Федерации»,
г. Краснодар, Российская Федерация



Шаламов Андрей Владимирович

кандидат политических наук,
доцент кафедры деятельности органов внутренних дел в особых
условиях,
Нижегородская академия Министерства внутренних дел
Российской Федерации,
г. Нижний Новгород, Российская Федерация



Зуев Евгений Сергеевич

преподаватель кафедры деятельности органов внутренних дел
Российской Федерации в особых условиях,
Санкт-Петербургский университет МВД России,
г. Санкт-Петербург, Российская Федерация

Аннотация. В настоящей статье рассмотрена проблема увеличения количества аварий и происшествий с участием электросамокатов, а также усугубления тяжести их последствий. Данная проблема обусловлена тем, что за последние пять лет электросамокаты стали популярным средством передвижения среди населения как крупных городов России, так и популярных туристических городов на побережье Черного моря. Вместе с тем, стремительное распространение данных устройств сопровождается ростом числа аварий и травматизма как среди пользователей электросамокатов, так и пешеходов и других участников дорожного движения. Статья посвящена изучению факторов риска возникновения аварий с участием электросамокатов. Заключительный акцент данного исследования делается на превентивных мерах дорожно-

транспортных происшествий с участием электросамокатов, а также снижении травматизма при данных инцидентах.

Ключевые слова: электросамокат, средство индивидуальной мобильности, авария, дорожно-транспортное происшествие, правила дорожного движения, профилактика травматизма.

Электрические самокаты и другие средства индивидуальной мобильности (СИМ) стали популярны в нашей стране. Но вместе с популярностью выросла и статистика аварий с их участием. Рассматривая данные статистики последних лет, необходимо отметить, что в 2023 году количество аварий с СИМ выросло на 229,4 % по сравнению с 2022 годом. По данным МВД России, в 2024 году аварийность с участием СИМ возросла на 42,8 %, всего за год зафиксировано 4,42 тысячи ДТП. Кроме того, что выросло общее число происшествий, также возросло и количество погибших в них человек – на 25,6 % (54 человека) [1].

За 1 полугодие 2025 года зарегистрировано 1513 происшествий с участием электросамокатов и других СИМ. Несмотря на снижение общего количества ДТП (- 20 %), количество погибших увеличилось на 9,5 % и составило 23, в том числе 4 несовершеннолетних в возрасте до 16 лет. Более наглядно статистику о количестве ДТП, погибших и пострадавших, можно посмотреть на диаграмме, составленной по данным специалистов Научного центра безопасности дорожного движения МВД России [2]:



Согласно данным, большинство погибших являлись лицами, управляющими СИМ (95,7 %), также один погибший являлся пассажиром и один погибший – пешеходом, на которого наехал электросамокат.

В Краснодарском крае за рассматриваемый период было совершено 58 ДТП с участием электросамокатов. Например, 31 июля 2025 года в Новороссийске 17-летний водитель электросамоката нарушил правила, пересекая пешеходный переход не спешившись, в результате чего на него был совершен наезд водителем автомобиля «Ниссан». 19 июня 2025 года две 12-летние девочки на электросамокате при выезде с второстепенной дороги

допустили столкновение с автомобилем «Фольксваген», не предоставив ему преимущество. 8 июня 2025 года подростки на электросамокате выехали на проезжую часть, и также не предоставив преимущество автомобилю «Лада», допустили с ним столкновение. Во всех случаях несовершеннолетние водители СИМ получили травмы и были госпитализированы в городскую больницу г. Новороссийска. Все случаи были официально зарегистрированы, к виновным применены соответствующие меры. Однако, на наш взгляд, далеко не все случаи аварий попадают в официальную статистику. Так, очень часто в новостных лентах в социальных сетях попадаются посты о происшествиях с участием электросамокатов, в которых виновный скрылся с места происшествия и его личность не смогли установить, либо при аварии не было получено серьезных травм и пострадавшие не стали обращаться в полицию.

В целях снижения количества ДТП с участием электросамокатов и других СИМ, с 1 марта 2023 года были введены новые правила их использования на дорогах и в других местах. Так, Постановлением Правительства РФ от 06.10.2022 № 1769, в Правилах дорожного движения (ПДД) впервые определено понятие «Средство индивидуальной мобильности» - транспортное средство, имеющее одно или несколько колес (роликов), предназначенное для индивидуального передвижения человека посредством использования двигателя (двигателей) (электросамокаты, электроскейтборды, гироскутеры, сигвеи, моноколеса и иные аналогичные средства) [3].

Кроме того, определены правила использования СИМ. Движение лиц на СИМ до достижения возраста 7 лет должно осуществляться только в сопровождении взрослых. Для лиц с 7 до 14 лет существуют ограничения по месту передвижения на СИМ - только по тротуарам, пешеходным, велосипедным и велопешеходным дорожкам, а также в пределах пешеходных зон. Лица старше 14 лет, имеют право передвигаться на СИМ по велосипедной, велопешеходной дорожкам, проезжей части велосипедной зоны или полосе для велосипедистов, при их отсутствии - по обочине или правому краю проезжей части. Однако если масса электросамоката меньше 35 кг и отсутствует велодорожка, то разрешено движение по тротуару и в пешеходной зоне.

Вместе с тем, по данным статистики Научного центра безопасности дорожного движения МВД России, список мест ДТП с участием СИМ являются гораздо более обширным:



Необходимо также отметить, что большинство водителей СИМ, которые получили травмы в результате ДТП, являются молодыми людьми в возрасте 10-17 лет, что составило более трети от количества всех пострадавших (39,4 %). По данным МВД России, количество пострадавших в ДТП с участием СИМ, снижается по мере увеличения возраста. Вместе с тем, количество пострадавших пешеходов при ДТП с участием СИМ, существенно отличается. Так, четверть от общего количества пострадавших составили дети в возрасте до 10 лет (25,9 %), почти треть пришлась на пешеходов в возрасте старше 60 лет (29,4 %).

Кроме того, Правилами дорожного движения для водителей СИМ определены и другие ограничения. Так, скорость движения электросамокатов и других СИМ ограничена 25 км/ч, что указано в п. 24.6 ПДД. При этом, некоторые исследователи предлагают ограничить скорость до 20 км/ч, ссылаясь на опыт зарубежных стран (например, Швеция, Германия) [3, с. 57-59]. При движении СИМ по правому краю проезжей части, им запрещен обгон или объезд автомобилей с левой стороны. При движении по пешеходных зонам и тротуарам приоритет имеют пешеходы, поэтому водитель СИМ не должен создавать им помехи или ставить под угрозу их жизнь или здоровье. В таком случае водитель электросамоката должен спешиться и руководствоваться правилами для пешеходов. Кроме того, скорость движения по тротуару или в пешеходной зоне не должна превышать скорость передвижения пешеходов.

Также для водителей СИМ Правилами дорожного движения определен ряд запретов:

- управлять средством индивидуальной мобильности (при наличии руля), не держась за руль хотя бы одной рукой;
- перевозить груз, который выступает более чем на 0,5 м по длине или ширине за габариты, или груз, мешающий управлению;
- перевозить пассажиров, если это не предусмотрено оборудованием или конструкцией велосипеда или средства индивидуальной мобильности;
- перевозить детей до 7 лет при отсутствии специально оборудованных для них мест;

- пересекать дорогу по пешеходным переходам.

За нарушение Правил дорожного движения для водителей СИМ Кодексом Российской Федерации об административных правонарушениях (КоАП РФ) предусмотрен ряд штрафов:

- за езду на электросамокате с превышением скорости, в неположенных местах, за перевозку пассажиров, составляет 800 рублей (ч. 2 ст. 12.29 КоАП РФ);

- за управление электросамокатом в состоянии опьянения составляет 1000-1500 рублей (ч. 3 ст. 12.29 КоАП РФ).

- за выезд на дорогу с ограничением скорости 60 км/ч составляет 1 000 рублей (ч. 1 ст. 12.30 КоАП РФ);

- за причинение по неосторожности вреда здоровью легкой или средней тяжести составляет 1000-1500 рублей (ч. 2 ст. 12.30 КоАП РФ).

- за непредоставление преимущества пешеходу или иным участникам дорожного движения составляет 1500-2500 рублей (ст. 12.18 КоАП РФ) [5].

Вместе с тем, несмотря на существующие ограничения и запреты, мы часто можем наблюдать ненадлежащее соблюдение ПДД водителями СИМ, особенно в части, касающейся перевозки пассажиров. Очень часто на улицах города мы можем видеть подростков, которые передвигаются на каршеринговых электросамокатах по два человека. Кроме того, очень редко можно увидеть, чтобы водитель электросамоката спешил при переходе пешеходного перехода. Такие грубые нарушения Правил дорожного движения приводят к ДТП с участием электросамокатов и травматизации водителей и пассажиров, а также материальному ущербу.

Изучив мнения различных специалистов, можно составить общий перечень рекомендаций по снижению количества ДТП с участием электросамокатов, а также снижению травматизации и гибели их участников. В первую очередь, необходимо проводить профилактическую работу с «группой риска» - подростками от 12 до 18 лет, так как согласно приведенным статистическим данным они наиболее часто являются виновниками ДТП при использовании СИМ. Для профилактики травматизма при использовании электросамокатов родителям крайне важно осознавать потенциальные риски и выбирать подходящий транспорт с учётом возраста и навыков ребёнка. Так, к.м.н. Асадулаев М.С. рекомендует вообще не допускать детей младше 14 лет к самостоятельному управлению электросамокатом, аргументируя это тем, что в возрасте до 14 лет ребёнок ещё не обладает достаточными навыками координации, балансирования и предвидения опасностей на дороге [6].

Также рекомендуется соблюдать следующие меры предосторожности:

- использование защитной экипировки;

- не использовать электросамокат при плохих погодных условиях (дождь, снег, гололед, туман и пр.);

- воздерживаться от резких и внезапных маневров (торможение, смена направления и пр.), которые могут привести к столкновениям и наездам на пешеходов;

- при вождении электросамоката не прослушивать музыку в наушниках, так как это снижает восприятие окружающей обстановки;

- своевременное обслуживание и проверка технического состояния электросамоката (тормозной системы, освещения и пр.);

- обучение и практика. Перед началом использования электросамоката необходимо ознакомиться с Правилами дорожного движения, базовыми навыками управления и инструктажем по профилактике травматизма. Для начинающих водителей СИМ необходимо строго придерживаться ограничений по скорости движения, снизив ее до 5-7 км/ч.

Соблюдение данных правил несовершеннолетними обязательно должно контролироваться со стороны родителей. При этом указанные рекомендации подходят не только для детей, но и для более взрослых категорий водителей электросамокатов.

Помимо предложенных рекомендаций существуют и более радикальные способы снизить количество ДТП с участием электросамокатов. Так, Благовещенск стал первым городом России, где полностью запретили движение электросамокатов. Там нельзя сдавать их в аренду и пользоваться. Об этом заявил мэр города Олег Имамеев, аргументировав это тем, что «город должен быть комфортным и безопасным для всех». Подобные инициативы находят отклик со стороны граждан – многие весьма негативно относятся к электросамокатам. Наиболее распространенные причины такого отношения – высокая аварийность, высокая скорость передвижения электросамокатов, езда по тротуарам, несоблюдение ПДД [7]. В некоторых других городах существуют иные ограничения. Так, в Москве действует временной запрет на использование электросамокатов – с 12.00 до 23.59. В Геленджике существует запрет на место использование электросамокатов – городская набережная. В Сочи также существует запрет на использование электросамокатов в 23 зонах города. Аналогичные запреты существуют и в иных городах нашей страны, а также в ряде зарубежных стран (например, Нидерланды, Франция и пр.)

Некоторые исследователи отмечают, что запретительная тактика не всегда способствует устранению проблемы и предлагают введение иных мер, которые могут способствовать снижению количества аварий и их тяжести их последствий. Так, например, предлагается введение специальных медленных зон, где скорость движения на электросамокате будет ограничена 5-15 км/ч [10, с. 24]. Также согласимся, что улучшение

количества и качества специальных пространств для передвижения электросамокатов и других средств индивидуальной мобильности поможет увеличить индекс качества городской среды [1, с. 72]. Кроме того, необходимо согласиться с таким мнением, что правовая безграмотность населения в части касающейся Правил дорожного движения при управлении электросамокатом и другими средствами индивидуальной мобильности также играет свою роль в увеличении количества происшествий с их участием [9, с. 385]. В целях исправления данной ситуации необходимо предусмотреть проведение лекций в школах и других учебных заведениях, а также проведения бесед и другие способы доведения до населения, управляющего средствами индивидуальной мобильности, правил передвижения на них, а также мер профилактики травматизма. К данной работе также необходимо подключить организации, занимающиеся кикшерингом.

Подводя итог вышесказанному, для профилактики ДТП с участием электросамокатов необходимо придерживаться достаточно простых правил:

- не нарушать ПДД, соблюдать скоростной режим и требования дорожных знаков;
- при возможности пользоваться защитной экипировкой;
- не создавать помехи другим участникам дорожного движения;
- уважительно относиться к окружающим.

Список литературы

1. Астафьев С.А., Астафьева П.С. Влияние средств индивидуальной мобильности на повышение комфортности городской среды // Вестник Томского государственного архитектурно-строительного университета. 2024. № 26 (1). С. 70-82.
2. Буранов И. Электросамокаты забуксовали в поправках // Коммерсантъ. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.kommersant.ru/doc/7622769>.
3. Жукова Н.А., Сычев Н.П. К вопросу о правовом регулировании отношений, связанных с электросамокатами // The Scientific Heritage. 2021. № 68. С. 57-59.
4. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 № 195-ФЗ (ред. от 31.07.2025) (с изм. и доп., вступ. в силу с 06.09.2025).
5. Информационно-аналитический обзор «Дорожно-транспортная аварийность за 6 месяцев 2025 года». URL: <https://media.mvd.ru/files/embed/13564421>.
6. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 (ред. от 16.07.2025) «О Правилах дорожного движения».
7. Правила безопасности при катании на электросамокатах. URL: <https://www.rosturner.ru/journal/pravila-bezopasnosti-pri-katanii-na-elektrosamokatah/>

8. Запретят ли самокаты в России и в каких городах это уже сделали. URL: <https://www.autonews.ru/news/68020f5e9a79477c920256a1?from=copy>.

9. Степанова Я.Д., Паулова Е.О. Электросамокаты: ограничить нельзя запретить / Я.Д. Степанова, Е.О. Паулова // XVII Королевские чтения: Всерос. молодеж. науч. конф. с междунар. участием, посвящ. 35-летию со дня первого полета МТКС «Энергия-Буран», (3-5 октября 2023 г.): [материалы конф.]: в 2 т. Изд-во Самарского университета, 2023. С. 385-386

10. Штырхунова Н.А., Абрамян С.К. Проблемы безопасности дорожного движения при использовании средств индивидуальной мобильности в России // Гуманитарные, социально-экономические и общественные науки. 2024. № 6.

PREVENTION OF ROAD ACCIDENTS INVOLVING ELECTRIC SCOOTERS

Neskorodova Irina Sergeevna

Lecturer, Department of Specialized Disciplines,
Krasnodar University of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation,
Krasnodar, Russian Federation

Shalamov Andrey Vladimirovich

Candidate of Political Science,
Associate Professor, Department of Internal Affairs Agencies in Special Conditions,
Nizhny Novgorod Academy of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation,
Nizhny Novgorod, Russian Federation

Zuev Evgeny Sergeevich

Lecturer, Department of Activities of the Internal Affairs Bodies of the Russian Federation
in Special Conditions,
St. Petersburg University of the Ministry of Internal Affairs of Russia,
St. Petersburg, Russian Federation

Abstract. This article examines the problem of an increase in the number of accidents and incidents involving electric scooters, as well as the severity of their consequences. This problem is caused by the fact that electric scooters have become a popular means of transportation among the population of both major Russian cities and popular tourist cities on the Black Sea coast over the past five years. However, the rapid spread of these devices has led to an increase in the number of accidents and injuries among both electric scooter users and pedestrians and other road users. This article focuses on studying the risk factors associated with accidents involving electric scooters. The final focus of this study is on preventive measures for road traffic accidents involving electric scooters, as well as reducing injuries in such incidents.

Keywords: electric scooter, individual mobility device, accident, traffic incident, traffic regulations, and injury prevention.

References

1. Astafyev S.A., Astafieva P.S. The Impact of Personal Mobility Devices on Improving the Comfort of the Urban Environment // Bulletin of Tomsk State University of Architecture and Civil Engineering. 2024. No. 26 (1). pp. 70-82.

2. Buranov I. Electric Scooters Stuck in Amendments // Kommersant. [Electronic resource]. – Access mode: <https://www.kommersant.ru/doc/7622769>.
3. Zhukova N.A., Sychev N.P. On the Issue of Legal Regulation of Relations Related to Electric Scooters // The Scientific Heritage. 2021. No. 68. pp. 57-59.
4. Code of the Russian Federation on Administrative Offenses of December 30, 2001, No. 195-FZ (as amended on July 31, 2025) (as amended and supplemented, effective September 6, 2025).
5. Information and analytical review "Road Traffic Accidents for the First 6 Months of 2025." URL: <https://media.mvd.ru/files/embed/13564421>.
6. RF Government Resolution of October 23, 1993, No. 1090 (as amended on July 16, 2025) "On Road Traffic Regulations."
7. Safety Rules for Riding Electric Scooters. URL: <https://www.rosturner.ru/journal/pravila-bezopasnosti-pri-katanii-na-elektrosamokatah/>
8. Will scooters be banned in Russia and in which cities have they already been banned? URL: <https://www.autonews.ru/news/68020f5e9a79477c920256a1?from=copy>.
9. Stepanova Ya.D., Paulova E.O. Electric scooters: to restrict, not to ban / Ya.D. Stepanova, E.O. Paulova // XVII Royal Readings: All-Russian Youth Scientific Conf. with international participation, dedicated to. 35th Anniversary of the First Flight of the Energia-Buran Spacecraft (October 3-5, 2023): [conf. materials]: in 2 volumes. Samara University Publishing House, 2023. pp. 385-386
10. Shtyrkhunova N.A., Abramyan S.K. Road Safety Issues with the Use of Personal Mobility Vehicles in Russia // Humanitarian, Socio-Economic and Social Sciences. 2024. No. 6.