Вестник Евразийской науки / The Eurasian Scientific Journal https://esj.today

2025, Том 17, № 5 / 2025, Vol. 17, Iss. 5 https://esj.today/issue-5-2025.html

URL статьи: https://esj.today/PDF/13ECVN525.pdf

5.2.3. Региональная и отраслевая экономика (экономические науки)

Ссылка для цитирования этой статьи:
Ерёмин, С. В. Правовые вызовы развития средств индивидуальной мобильности в России: опыт международного регулирования / С. В. Ерёмин, Е. А. Иванов // Вестник евразийской науки. — 2025. — Т. 17. — № 5. — URL: https://esj.today/PDF/13ECVN525.pdf.

For citation:
Eremin S.V., Ivanov E.A. Legal challenges of developing personal mobility devices in Russia: international regulatory experience. *The Eurasian Scientific Journal*. 2025;17(5): 13ECVN525. Available at: https://esj.today/PDF/13ECVN525.pdf. (In Russ., abstract in Eng.).

УДК 342.9

Ерёмин Сергей Васильевич
Государственная дума Федерального собрания Российской Федерации, Москва, Россия
Депутат, член комитета по развитию транспорта и транспортной инфраструктуры
ФГБОУ ВО «Орловский государственный университет имени И.С. Тургенева», Орёл, Россия
Профессор кафедры «Сервиса и ремонта машин»
ООО «Российская академия транспорта», Москва, Россия
Председатель комитета по развитию общественного транспорта
Доктор технических наук
E-mail: 140576@mail.ru
РИНЦ: https://elibrary.ru/author_profile.asp?id=318886

Иванов Егор Александрович
ФГБОУ ВО «Дипломатическая академия Министерства иностранных дел Российской Федерации», Москва, Россия
E-mail: egorivanov206@mail.ru

Правовые вызовы развития средств индивидуальной мобильности в России: опыт международного регулирования

Аннотация. Авторами представлен комплексный анализ правовых вызовов, связанных с регулированием использования средств индивидуальной мобильности в Российской Федерации. Исследование было проведено в связи с стремительным распространением электросамокатов, гироскутеров и иных средств индивидуальной мобильности, что опередило формирование достаточной нормативной базы для регулирования данной отрасли. Это привело к росту аварийности и правовой неопределенности. В статье отмечены пробелы в международном и национальном регулировании средств индивидуальной мобильности, а также указано, каким образом возможно адаптировать наиболее успешные зарубежные практики для совершенствования российского законодательства.

Исследование проведено с использованием сравнительно-правового метода, включающего анализ международных конвенций, регламентов Европейского союза, законодательства Российской Федерации, а также национального законодательства стран, где наиболее успешно регулируются средства индивидуальной мобильности (Германия, Франция).

Исследование показало, что отсутствие единого определения и регулирования средств индивидуальной мобильности на международном уровне приводит к делегации разработки

нормативно-правовых актов, регулирующих средства индивидуальной мобильности, национальным законодательствам. При этом детализированные национальные модели (например, немецкая и французская), сочетающие техническое регулирование и четкие правила дорожного движения, демонстрируют высокую эффективность. Действующее российское регулирование, введенное поправками в правила дорожного движения, в свою очередь, порождает юридическую коллизию, разрешая движение средств индивидуальной мобильности по тротуарам и возлагая риски на пешеходов.

Исследование показало, что для решения проблемы необходим системный подход. Авторами обоснована необходимость разработки отдельного федерального закона о микромобильности, который бы интегрировал лучшие международные практики.

Ключевые слова: средства индивидуальной мобильности; микромобильность; международный опыт; безопасность дорожного движения; национальное законодательство; юридическая коллизия; городская мобильность

Введение

В последние десятилетия в мире наблюдается активное развитие микромобильности, включая средства индивидуальной мобильности (СИМ) — электросамокаты, электровелосипеды, гироскутеры, моноколёса и другие компактные транспортные решения. Особенно ярко эта тенденция проявилась в России в последние годы, где рост популярности СИМ сопровождается отсутствием комплексного нормативно-правового регулирования. Данный правовой вакуум приводит к увеличению конфликтов на дорогах и тротуарах, росту аварийности и неэффективному использованию городской инфраструктуры.

Как отмечают П.А. Волков и Ю.В. Каменяш, средства индивидуальной мобильности в последние годы вызывают повышенный интерес к использованию в качестве самостоятельного транспортного средства, а не развлечения [1]. Из данного факта следует, что СИМ следует рассматривать как отдельную отрасль транспортной системы.

В данной работе, в связи с обозначенной проблемой, проводится анализ правового регулирования средств индивидуальной мобильности на международном уровне. На его основе предлагаются конкретные меры по адаптации и внедрению наиболее успешных практик в российское законодательство, что будет способствовать обеспечению правовой определённости для всех участников дорожного движения, их безопасности и устойчивого развития городского транспорта.

Целью работы является проведение сравнительно-правового анализа методов регулирования средств индивидуальной мобильности на международном уровне и в национальном законодательстве Российской Федерации для выявления пробелов и разработки системных предложений по совершенствованию российского законодательства в данной сфере.

Объект исследования — система правового регулирования оборота и использования средств индивидуальной мобильности в Российской Федерации и зарубежных странах.

Предмет исследования — нормы международного права, законодательства Европейского союза, других стран и Российской Федерации, а также практика их применения, направленная на регулирование использования СИМ.

Авторская гипотеза состоит в том, что эффективное регулирование СИМ возможно через систему отдельного федерального регулирования, основанного не на запретительной модели, а на адаптации существующих международных решений, которые сочетают жёсткое техническое регулирование с гибкими правилами дорожного движения.

Основная часть

Ключевым документом, регулирующим вопросы дорожного движения на международном уровне, является Венская конвенция о дорожном движении 1968 года. [1] Несмотря на глобальный статус данного документа, он не содержит термина «средство индивидуальной мобильности» и его определения, а также каких-либо положений, регламентирующих СИМ и их использование, что создаёт правовые пробелы для унифицированного международного регулирования.

В 2021 году странами-участницами конвенции была предложена инициатива по введению понятия «автоматизированной системы вождения»[2], что могло бы определить беспилотные СИМ в международном правовом поле, но пока данные изменения не были приняты.

Наравне с Венской конвенцией, дорожное движение на глобальном уровне регулирует Женевская конвенция о дорожном движении 1949 года.[3] В ней также не содержатся термин, определяющий СИМ, и нормы, регулирующие их.

Как отмечает Мишина Ю.В. в своём исследовании: «Несмотря на то, что задача определить правовое положение участников дорожного движения, использующих для перемещения по тротуарам и проезжей части моноколеса, электросамокаты и другие современные технические средства передвижения, в большинстве стран стала актуальной практически одновременно, единого подхода к определению административно-правового статуса таких лиц в мировой практике нет» [2, с. 322].

Примечательно, что в законодательстве Европейского союза (ЕС) средства индивидуальной мобильности частично регулируются. Интерес может представлять Регламент (ЕС) № 168/2013 Европейского парламента и Совета от 15 января 2013 года об утверждении и контроле за рынком двух- и трёхколёсных транспортных средств и квадроциклов.[4] В 4 статье (2) (а) данного документа выделяется отдельная категория для некоторых СИМ — L1e (лёгкое двухколёсное транспортное средство с двигателем). Такие транспортные средства должны проходить полною процедуру сертификации по стандартам ЕС, что включает в себя подготовку информационной папки (досье) (статья 27), выбор процедуры сертификации (статья 25), проведение испытаний (статья 32) и проверка соответствия производства (статья 33). Данная процедура повышает уровень безопасности данной категории СИМ в технических аспектах.

Важно отметить, что согласно статье 2 (2) другие виды СИМ не попадают под Регламент. Соответственно, государства-члены ЕС вправе устанавливать свои национальные правила для них.

Ещё одним документом, имеющим значение на уровне ЕС, является Директива 2006/126/ЕС о водительских удостоверениях.[5] Данный документ устанавливает необходимость

---

[1] Конвенция о дорожном движении от 8 ноября 1968 года URL: https://normativ.kontur.ru/document?moduleId=1&documentId=375718#h921 (дата обращения 02.10.2025).

[2] Россия инициировала пересмотр Конвенции о дорожном движении — Ведомости URL: https://www.vedomosti.ru/business/articles/2021/02/18/858574-rossiya-initsiirovala (дата обращения 02.10.2025).

[3] Международная Конвенция о дорожном движении (Женева, 19 сентября 1949 год) URL: https://alg.su/wp-content/uploads/2020/09/5166096.pdf (дата обращения 02.10.2025).

[4] 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 URL: https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2013/168/oj/eng (дата обращения 02.10.2025).

[5] DIRECTIVE 2006/126/EC OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL of 20 December 2006 on driving licences (Recast) URL: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A32006L0126 (дата обращения 02.10.2025).

наличия прав категории АМ для управления СИМ, отнесённых Регламентом (ЕС) № 168/2013 к категории L1e.

Несмотря на наличие Директивы ЕС, страны-члены имеют значительную свободу в деталях. К примеру, Директивой установлен минимальный возраст для получения прав категории АМ — 16 лет, но страны могут его повышать. Также национальными правилами дорожного движения регулируется, где разрешено передвигаться на СИМ, и иные требования к безопасности передвижения на СИМ. Соответственно, регулирование средств индивидуальной мобильности, не попадающих под категорию L1e, в полной мере осуществляется национальным законодательством стран-членов ЕС.

Таким образом, анализ международных конвенций и права Европейского союза демонстрирует, что понятие «средство индивидуальной мобильности» или равно приближённые терминологические аналоги на наднациональном уровне в настоящее время не закреплены и не раскрыты. Отсутствие унифицированного определения порождает правовые пробелы и создает значительные сложности в регулировании СИМ на межгосударственном уровне.

В связи с отсутствием каких-либо наднациональных норм, регламентирующих СИМ, центральная роль в формировании правовых аспектов оборота и эксплуатации средств индивидуальной мобильности переходит к национальному законодательству.

В российском законодательстве правовой статус СИМ был впервые закреплен на уровне подзаконного акта — Правил дорожного движения Российской Федерации (ПДД РФ)[6] — с 1 марта 2023 года (п. 1.2 ПДД РФ) введено понятие СИМ. Согласно определению, «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). Данное определение, однако, носит рамочный характер и не детализирует технические параметры средств.

Введенные пункты 24.2(1) и 24.8 ПДД РФ, устанавливающие правила движения, порождают глубокую правовую коллизию. Разрешая движение на СИМ по тротуарам и пешеходным дорожкам (при массе до 35 кг и отсутствии велодорожки), действующая правовая норма фактически помещает лицо, передвигающееся с использованием СИМ (чей правовой статус приближен к транспортному средству), в пространство, предназначенное для пешеходов. Это влечёт за собой дисбаланс в распределении прав и рисков: бремя обеспечения безопасности возлагается не на владельца источника повышенной опасности (СИМ), а на наиболее уязвимого участника движения — пешехода.

Аналогичный тезис приводит в своей научной работе А.В. Иккерт: «Соответствующие положения ПДД в последней редакции приравнивают лиц, управляющих средствами индивидуальной мобильности, к пешеходам» [3, с. 33].

Тенденция дискриминации человека в правоотношениях, возникающих в области транспортного обслуживания населения, также отмечена в предыдущих исследованиях авторов настоящей статьи [4].

Ярким подтверждением неэффективности такого подхода является негативная динамика аварийности. По данным Научного центра безопасности дорожного движения (НЦ БДД)[7], в

[6] Правила дорожного движения Российской Федерации URL: https://sh-sajginskaya-r69.gosweb.gosuslugi.ru/netcat_files/198/2972/PDD_RF_2025.pdf (дата обращения 02.10.2025).

[7] Рост ДТП с самокатами: тревожная статистика 2024 года — Российская Академия Транспорта URL: https://rosacademtrans.ru/sim070425/ (дата обращения 02.10.2025).

2024 году количество дорожно-транспортных происшествий (ДТП) с участием СИМ в 2024 году выросло на 42,8 %, а число погибших — на 25,6 %.

Ударцев Е.Н. пишет о повышенных рисках в связи с тем, что передвижение с использованием СИМ разрешено по тротуарам и правому краю проезжей части, и большинство водителей СИМ предпочитают именно эти варианты передвижения [5].

Вышеперечисленные факты свидетельствуют о том, что точечные изменения в ПДД в контексте системы СИМ недостаточны. Разрешить выявленную коллизию возможно созданием федерального закона о микромобильности, который выделил бы СИМ как отдельную отрасль и включил бы в себя нормы, системно регулирующие средства индивидуальной мобильности. Вопрос формирования методологических основ новой отрасли транспортной мобильности был поставлен и в более ранних публикациях Ерёмина С.В. [6].

Такой федеральный закон требует подробной проработки. С.А. Сойников выделяет актуальные аспекты для обсуждения в сфере регулирования СИМ. Среди них: классификация, регламентации владения определенными моделями, особенностей перевозки различных вещей и предметов на (при помощи) СИМ, регламентации проката СИМ и др. [7].

В научной работе Якимова А.Ю. рассматривается концепция дифференциации требований к различным моделям СИМ в зависимости от их технических характеристик [8]. Разнообразные системы классификации средств индивидуальной мобильности, в свою очередь, исследуются в работе В.В. Донченко и В.А. Купавцева [9]. Такой подход позволил бы наиболее детально регулировать все разновидности средств индивидуальной мобильности.

Опыт европейских стран, где регулирование СИМ успешно реализуется на национальном уровне, может служить основой для создания российской модели, адаптированной под местные реалии.

Такого же мнения придерживаются Верещак С.Б., Верещак А.В. и Абрамова Л.А. В своей статье они отмечают: «Зарубежный опыт правового регулирования представляет интерес и может быть использован в российской юридической практике.» [10].

Обратимся к нормам, регулирующим СИМ на национальном уровне в зарубежных странах.

Германия одной из первых в Европе в 2019 году приняла комплексный закон о СИМ — Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung — eKFV.[8]

В §1 данного документа вводится термин «малое электротранспортное средство» и его технические аспекты (расчетная скорость, номинальная длительная мощность, габариты и масса без водителя). Ключевым разделом в данном документе в свою очередь является §10 — «Разрешенные зоны движения».

В отличие от российского законодательства, разрешающего движение СИМ по обычным тротуарам, немецкое законодательство использует другой подход. Согласно §10 Положения eKFV, использование малых электротранспортных средств в пешеходных зонах допускается только на специально оборудованных и обозначенных велопешеходных дорожках (знаки 240, 241 Приложения 2 к немецким ПДД[9]). Данный подход, во-первых, обеспечивает правовую определенность, а во-вторых, снижает уровень конфликта между пешеходами и пользователями СИМ, поскольку их сосуществование в общем пространстве является изначально предусмотренным

[8] Verordnung über die Teilnahme von Elektrokleinstfahrzeugen am Straßenverkehr1(Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung — eKFV) URL: https://www.gesetze-im-internet.de/ekfv/BJNR075610019.html (дата обращения 02.10.2025).

[9] Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) URL: https://www.gesetze-im-internet.de/stvo_2013/anlage_2.html (дата обращения 02.10.2025).

и регламентированным правилами, при этом оставляя пешеходам отдельное пространство (знак 237 Приложения 2 к немецким ПДД). Такой подход демонстрирует необходимость первостепенного развития транспортной инфраструктуры в условиях появления новых видов транспортных средств.

Также интерес представляет законодательство Франции. Основным документом, регулирующим дорожное движение (в том числе с использованием СИМ), является Code de la route[10] (Кодекс дорожного движения). Данный документ вводит термин для СИМ (фр. EDP), приведённый в статье R-311-1 (6.15): «Моторизованное средство передвижения личного состава: транспортное средство без места для сидения, спроектированное и изготовленное для передвижения одного человека и лишенное каких-либо приспособлений, предназначенных для перевозки грузов, оснащенное нетепловым двигателем или вспомогательным нетепловым оборудованием и имеющее максимальную расчетную скорость более 6 км/ч и не превышает 25 км/ч.».

Интересна также статья R412-43-1, которая регулирует приоритет инфраструктуры для передвижения с использованием СИМ. Так, в пределах городской черты (населенного пункта) водители механических СИМ должны двигаться по велосипедным полосам или велосипедным дорожкам. Если проезжая часть с обеих сторон имеет велосипедную дорожку, они должны использовать ту, которая расположена справа по ходу движения. При этом передвижение на СИМ по тротуарам разрешено только по решению местных властей в случае мотивированного обоснования данного решения, и, если средства индивидуальной мобильности на тротуарах не доставляют неудобств пешеходам.

Ещё одной интересной нормой французского законодательства в сфере регулирования СИМ-является запрет статьёй R412-6-1 на ношение на ухе водителем транспортного средства любого устройства, которое может издавать звук, за исключением электронных устройств для коррекции глухоты. В российском законодательстве подобный запрет применительно к лицам, управляющим СИМ, отсутствует, что повышает риск возникновения аварийных ситуаций, особенно при передвижении по тротуарам.

В Кодексе дорожного движения Франции также явно отражена юридическая коллизия между наднациональным законодательством Европейского союза и законодательством страны-участницы союза.

Согласно Регламенту № 168/2013, классификация отдельных СИМ строится на основе инженерно-конструктивных признаков, таких как мощность двигателя, максимальная скорость и т. д. В рамках данного подхода часть мощных электросамокатов попадает под категорию L1e.

Однако на национальном уровне Франция пошла по пути создания отдельного правового режима в сфере инфраструктуры и правил передвижения для СИМ, определив их через функциональный признак — использование устройства для индивидуального передвижения человека без сидения. Такой подход позволил вывести некоторые модели электросамокатов из под строгого режима категории L1e, чтобы регулировать подобные транспортные средства в вопросах инфраструктуры движения и создавать для них более гибкий набор правил в национальном законодательстве.

На неопределённость в идентификации СИМ также ссылается Ширшов Б.В. В своей работе он пишет: «СИМ имеют принципиальные отличия от всех существующих категорий. Электросамокат либо моноколесо (с мощностью в диапазоне от 0,25 до 4 кВт) нельзя отнести к мопедам только на основании параметров мощности. При этом существующий Технический

[10] Code de la route URL: https://www.legifrance.gouv.fr/codes/texte_lc/LEGITEXT000006074228/ (дата обращения 02.10.2025).

регламент Таможенного союза о безопасности колесных транспортных средств[11], в котором мопеды определены под категорией L1., т. е. чтобы понять, что является мопедом, нужна не только табличка с мощностью, но и соответствующий сертификат. В результате появляется разное понимание идентификации СИМ, что приводит к неопределенности» [11, с. 259].

В статье Новгородова Д.А. представлен анализ законодательств стран постсоветского пространства и Восточной Европы, где он подводит итог: «Таким образом, мы видим, что в настоящее время большинство стран осуществляют попытки правового регулирования использования персонального электротранспорта и средств индивидуальной мобильности. В национальные правовые акты вводятся понятия таких средств, а также устанавливаются некоторые ограничения на их использование и дополнительные обязанности для водителей таких транспортных средств. Некоторые государства приравнивают водителей СИМ к велосипедистам (Польша, Латвия, Эстония), некоторые вводят новую категорию участников дорожного движения (Россия, Беларусь)» [12, с. 106].

Заключение

В ходе проведенного исследования, посвященного анализу международного и национального регулирования средств индивидуальной мобильности, был получен ряд ключевых результатов, позволяющих достичь цели исследования.

Научная новизна работы заключается в комплексном подходе к анализу правового статуса СИМ через призму коллизии между необходимостью обеспечения безопасности участников дорожного движения с внедрением средств индивидуальной мобильности и стимулирования развития новых форм экологичного транспорта данного типа. В работе также обосновывается необходимость разработки и принятия специализированного закона о микромобильности.

Авторами был проведен сравнительно-правовой анализ моделей регулирования СИМ в Европейском союзе (Регламент № 168/2013), Германии (eKFV), Франции (Code de la route), а также выявлены пробелы в международных конвенциях (Венская и Женевская). Иностранная практика подтверждает ключевой тезис исследования: в условиях правового вакуума и отсутствия единых международных стандартов именно национальный законодатель становится главным актором, способным эффективно и оперативно реагировать на технологические вызовы.

Зарубежный опыт продемонстрировал не просто набор правил, а методологию — создание специального и сбалансированного правового режима, учитывающего специфику новых видов транспорта. Данный подход, основанный на принципе правовой гибкости и приоритета национального регулирования, а также отдельные законодательные нормы, регулирующие СИМ (такие, как запрет на вождение СИМ в наушниках или передвижение на СИМ на тротуарах), являются наиболее релевантными для адаптации в целях разработки федерального закона о микромобильности в Российской Федерации. Его принятие позволит разрешить системную коллизию между правом пешеходов на безопасность и интересами пользователей СИМ.

[11] Технический регламент Таможенного союза о безопасности колесных транспортных средств URL: https://oliis.jinr.ru/images/uploads/techreglamenty/o-bezopasnosti-kolesnyh-transportnyh-sredstv.pdf (дата обращения 02.10.2025).

ЛИТЕРАТУРА

1. Волков, П.А. Средства индивидуальной мобильности: вопросы теории и практики использования / П.А. Волков, Ю.В. Кеменяш // Вестник Белгородского юридического института МВД России имени И.Д. Путилина. — 2021. — № 1. — С. 51–55. — EDN DNTXNO.
2. Мишина, Ю.В. Проблемы определения административно-правового статуса лиц, использующих для передвижения электросамокаты, сегвеи и иные современные технические средства / Ю.В. Мишина // Проблемы экономики и юридической практики. — 2020. — № 4. — С. 321–325.
3. Иккерт, А.В. Средство индивидуальной мобильности как новый вид транспортного средства: вопросы правового регулирования / А.В. Иккерт // Научный компонент. — 2024. — Т. 16. — № 4(24). — С. 30–36. — EDN CJWSAL.
4. Ерёмин, С.В. К вопросу правовой эволюции человекоцентричности в области транспортного обслуживания населения / С.В. Ерёмин, Е.А. Иванов // Местное право. — 2025. — № 2. — С. 47–52. — EDN UKUCNA.
5. Ударцев, Е.Н. Актуальные проблемы обеспечения безопасности дорожного движения с участием средств индивидуальной мобильности / Е.Н. Ударцев // Скиф. Вопросы студенческой науки. — 2024. — № 1(89). — С. 25–29. — EDN ITWRWZ.
6. Ерёмин, С.В. Проблемы и перспективы развития транспортной мобильности населения / С.В. Ерёмин // Мир транспорта и технологических машин. — 2025. — № 2-1(89). — С. 68–77. — EDN BWIOPS.
7. Сойников, С.А. Особенности определения административно-правового статуса участников дорожного движения, использующих современные технические средства передвижения (средства индивидуальной мобильности) / С.А. Сойников // Вестник экономической безопасности. — 2020. — № 1. — С. 216–219. — EDN FVYPED.
8. Якимов, А.Ю. Подходы к правовому регулированию использования отдельных разновидностей средств индивидуальной мобильности / А.Ю. Якимов // Современная наука. — 2021. — № 5. — С. 53–61. — EDN IQEQCU.
9. Донченко, В.В. Анализ основных классификационных систем средств индивидуальной мобильности / В.В. Донченко, В.А. Купавцев // Вестник СибАДИ. — 2021. — Т. 18, № 3(79). — С. 525–263. — EDN XSNOXC.
10. Верещак, С.Б. Средства индивидуальной мобильности: проблемы правового регулирования участия в дорожном движении и административной ответственности / С.Б. Верещак, А.В. Верещак, Л.А. Абрамова // Право и практика. — 2020. — № 4. — С. 75–78. — EDN: CAMBKH
11. Ширшов, Б.В. Средства индивидуальной мобильности (СИМ): проблемы и особенности правового регулирования ответственности на современном этапе / Б.В. Ширшов // В сборнике: Административно-правовое регулирование охраны общественного порядка и обеспечения общественной безопасности: проблемы и пути их решения. Материалы ежегодной межвузовской научно-практической конференции. Санкт-Петербург. — 2024. — С. 258–261. — EDN YSJEWM.
12. Новгородов, Д.А. Средства индивидуальной мобильности: международный опыт регулирования / Д.А. Новгородов // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова. — 2021. — № 4(89). — С. 103–108. — EDN NYNSAF.

Eremin Sergei Vasilevich
The State Duma the Federal Assembly of the Russian Federation, Moscow, Russia
Oryol State University named after I.S. Turgenev, Oryol, Russia
Russian Transport Academy, Moscow, Russia
E-mail: 140576@mail.ru
RSCI: https://elibrary.ru/author_profile.asp?id=318886

Ivanov Egor Aleksandrovich
The Diplomatic Academy of the Ministry of Foreign Affairs of Russia, Moscow, Russia
E-mail: egorivanov206@mail.ru

Legal challenges of developing personal mobility devices in Russia: international regulatory experience

Abstract. The authors present a comprehensive analysis of the legal challenges associated with the regulation of Personal Mobility Devices in the Russian Federation. The research was prompted by the rapid proliferation of e-scooters, hoverboards, and other Personal Mobility Devices, which has outpaced the development of a sufficient regulatory framework for this industry. This has led to an increase in traffic accidents and legal uncertainty. The article highlights the gaps in international and national Personal Mobility Devices regulation and indicates how the most successful foreign practices can be adapted to improve Russian legislation.

The study was conducted using a comparative legal method, which includes an analysis of international conventions (the Vienna and Geneva Conventions on Road Traffic), European Union regulations (Regulation (European Union) No 168/2013), the legislation of the Russian Federation, as well as the national legislation of countries with the most successful regulation of personal mobility devices (Germany, France).

The study revealed that the lack of a unified definition and regulation of Personal Mobility Devices at the international level leads to the delegation of developing regulatory legal acts governing PMDs to national legislatures. At the same time, detailed national models (e.g., German and French), which combine technical regulation and clear traffic rules, demonstrate high effectiveness. The current Russian regulation, introduced by amendments to the Traffic Rules (Pravila Dorozhnogo Dvizheniya), in turn, creates a legal conflict by permitting Personal Mobility Devices movement on sidewalks and placing the risks on pedestrians.

The study concluded that a systemic approach is necessary to address the problem. The authors substantiate the need to develop a separate federal law on micromobility that would integrate the best international practices.

Keywords: personal mobility devices; micromobility; international experience; road traffic safety; national legislation; legal conflict; urban mobility