

Текст · 9 июня 2021, 13:44
Олег Зурман, Алла Константинова,

Война СК с электросамокатами. Силовики пытаются отрегулировать рынок кикшеринга при помощи уголовных дел

Следственный комитет заинтересовался захватившими улицы российских городов электросамокатами в середине мая — после распоряжения главы ведомства Александра Бастрыкина, который потребовал найти и наказать молодых людей, дважды за ночь сбивших пешеходов на Невском проспекте в Петербурге. Одного из пострадавших — писателя [Валерия Айрапетяна](#) — они еще и [избили](#), сломав ему ребра. [Записи с камер наблюдения](#) широко разошлись по сети, видимо, они и привлекли внимание Бастрыкина.

Подозреваемых быстро нашли, одного из них — студента-второкурсника — [арестовали](#) по делу о хулиганстве^[1]. На этом аресте СК не остановился и вскоре возбудил уголовное дело и на прокатчика, предоставившего самокат в аренду хулигану — по статье^[2] об оказании услуг, не отвечающих требованиям безопасности. Это компания *Whoosh*, одна из самых крупных и успешных на российском рынке кикшеринга^[3].

«Коммерческая структура не приняла мер, обеспечивающих безопасность движения пешеходов, которые и были не предусмотрены правилами

использования», — так в СК объяснили причину возбуждения дела.

Уже 3 июня петербургские следователи пришли с обысками в офисы и на склады нескольких компаний. В сообщении СК помимо *Whoosh* упоминались *Molnia*, *Bolt*, *Scoobee* и *Red Wheel* — впрочем, вскоре ведомство отредактировало пресс-релиз, убрав оттуда названия компаний. Через несколько дней после первого визита силовики пришли к *Whoosh* еще раз. Сами прокатчики предпочитают обыски не комментировать.

Одновременно в Петербурге завели еще несколько дел^[4] после наездов электросамокатов на детей — пятилетнюю девочку сбили на улице Дыбенко, девочка четырех лет и 11-летний мальчик пострадали на проспекте Федора Абрамова, еще один четырехлетний мальчик — в Колпино.

Кампания Следственного комитета по борьбе с опасными для себя и окружающих пользователями электросамокатов перекинулась из Петербурга на другие регионы. Так, о проверке кикшеринговых компаний объявил новосибирский СК — после того, как местный житель пожаловался на ожоги рук, а сбитый ребенок получил травму позвоночника. Уголовные дела из-за наездов на пешеходов возбуждали в Москве, Петрозаводске и Волгограде.

В некоторых городах людей на электросамокатах начали массово штрафовать за нарушения правил дорожного движения или езду без прав. В Челябинске сотрудники ГИБДД настаивают, что их пользователи

должны соблюдать те же правила, что водители мотоциклов или мопедов. В [Екатеринбурге](#) и [Калининграде](#) полицейские тоже подчеркивают, что самокаты с двигателем мощнее 250 ватт приравниваются мопедам, и потому у пользователей должны быть права на их вождение.

«Но главная проблема в том, что в законодательстве Российской Федерации новомодное средство передвижения пока ничем не ограничено.

Общественность вновь вернулась к вопросу о правах и обязанностях водителей двухколесного транспорта с электромоторами», — [предупреждает](#) тем временем Следственный комитет, [призывая](#) Минтранс и МВД «ускорить разработку мер, направленных на регламентацию использования указанных средств индивидуальной мобильности».

Пока же СК добился того, что электросамокаты начали вообще исчезать с улиц Петербурга — утром 9 июня жители города обнаружили, что не могут арендовать их в приложениях для кикшеринга. Сразу несколько компаний, в том числе *Whoosh* и *Molnia*, объявили о приостановке работы на неопределенный срок, хотя раньше им [удалось договориться](#) с петербургскими властями об ограничении скорости.

Baza [пишет](#), что с 6 утра следователи и оперативники изымают самокаты с парковок в разных районах Петербурга. *Forbes* со ссылкой на источник в одном из сервисов [передает](#), что самокаты они убрали именно по требованию Следственного комитета: «СК вчера сказал, что если не уберете, мы уберем».

«Убивает и калечит именно кинетическая энергия»

Первый в России сервис аренды электросамокатов — «Делисамокат» — появился в Москве еще летом 2018 года, в торжественном открытии принимал участие мэр города Сергей Собянин. С тех пор рынок подобного транспорта в России стабильно растет.

«Ведомости» отмечали, что росту сильно способствовала эпидемия коронавируса и повышенный спрос на услуги доставки: с марта по апрель 2020-го спрос на электросамокаты вырос на 350%. К концу прошлого года они опередили велосипеды на рынке аренды. В 2021 году, по данным Дептранса Москвы, в городе совершили более 500 тысяч поездок.

«Прокат электросамокатов устойчиво вошел в повседневную жизнь населения крупных городов России, став основным трендом в сегменте аренды немоторизированных транспортных средств», — пишет Сергей Тиньков с кафедры предпринимательства и логистики Российского экономического университета. Он отмечает, что если в 2019 году на рынке проката было 6-7 основных игроков, то сейчас список приближается к двум десяткам.

Рост популярности привел и к увеличению числа аварий. В 2020 году, по данным МВД, был зарегистрирован 331 инцидент, это в три раза больше, чем в 2019-м. В этих авариях погибли шесть человек.



Во время рейда в Екатеринбурге. Фото: Донат Сорокин / ТАСС

«При этом мы все игнорируем, что у нас из-за автомобилей погибают каждый день по 20-30 человек, — отмечает в разговоре с "Медиазоной" урбанист Аркадий Гершман. — Просто к этому мы привыкли и воспринимаем это платой за прогресс, а когда что-то происходит с электросамокатами, сразу начинается: давайте ограничим, запретим или что-то еще с этим сделаем. Мне кажется, это не очень справедливо и правильно, потому что важно поднимать вопрос жизни человека, вопрос среды. И здесь все-таки самой большой проблемой у нас все еще является автомобиль — не велосипедист, не пешеход, не электросамокат, а вот именно автомобиль. Другое дело, что все к этому привыкли, но это не делает проблему менее актуальной».

На это в своем телеграм-канале [обращает внимание](#) и урбанист Алексей Радченко: «Хайп вокруг самокатов примерно тоже самое что хайп вокруг терроризма — соотношение числа финансовых и человеческих ресурсов несопоставимо с масштабом проблемы.

Самокаты и их движение по улицам и дорогам занимают примерно 200000 строку в списке проблем в стране, но за счет смеси новых технологий, мелькания самокатов на улицах и внимания СМИ приоритет у обсуждения очень высок».

Проблема еще и в том, что в России у электросамоката как вида транспорта нет однозначного правового статуса. Директор Института экономики транспорта и транспортной политики НИУ ВШЭ Михаил Блинкин полагает, что разработать единые критерии для контроля за электросамокатами будет сложно.

«Владелец самоката — это по законодательству тот же пешеход, но при этом такой пешеход может развивать скорость до 60 км/ч. Тогда логично ограничить скорость чем-то близким к скорости пешехода — 5-10 км/ч. Но даже если ограничить скорость законодательно, то кто это будет контролировать? Для этого нужны дорогие дорожные камеры, специальные службы, которые обрабатывают информацию и рассылают штрафы», — рассуждает Блинкин в разговоре с «Би-би-си».

Сейчас по правилам дорожного движения электросамокат с двигателем мощностью до 250 Вт считается велосипедом, от 250 Вт до 4 кВт — мопедом, мощнее — мотоциклом. Чтобы управлять мопедом, человек должен иметь права хотя бы категории М и соблюдать правила дорожного движения. Как правило, мощность арендных самокатов в России — 250-300 Вт.

В странах Европы, которая раньше столкнулась с повсеместным распространением электросамокатов,

законы довольно жестко регулируют кикшеринг. Например, в Великобритании до недавнего времени они находились на полупроизводном положении, а закон, позволяющий ездить на электросамокатах по дорогам и велодорожкам, вступил в силу только летом 2020 года. Сейчас ездить по улицам там можно только на самокате, взятом в прокат, и только с водительскими правами. Во Франции, Италии и Испании штрафуют за езду по тротуарам или без шлемов. А в Германии разрешается использовать электросамокат только на велосипедных дорожках.

Российский Минтранс еще осенью 2019 года подготовил поправки в ПДД, предлагая ввести туда новый термин — средства индивидуальной мобильности. В документе прописывалось, с какого возраста можно будет пользоваться электросамокатами, и где и с какой скоростью можно ездить. Но поправки так и не приняли, а в конце 2020-го направили на доработку. В обновленной версии изменений, представленной в феврале этого года, министерство предложило ограничить скорость передвижения по проезжей части до 25 км/ч.

После очередных консультаций с МВД, пишет «Коммерсант», Минтранс дополнил проект поправок лимитом скорости на тротуаре — до 20 км/ч, причем выезжать в пешеходные зоны можно будет только в случае, когда самокат весит не больше 35 кг. По словам представителя Минтранса Владимира Лугового, «убивает и калечит именно кинетическая энергия».

Звучали и предложения приравнять электросамокаты к мопедам, для управления которыми нужны права. Участникам рынка кикшеринга эта идея кажется явно избыточной.

Пускать электросамокаты на проезжую часть — это просто небезопасно, говорит «Медиазоне» владелец кикшерингового сервиса *Scoobee* Антон Сухов: «Это опасно, если двигаться вместе с транспортом. Это чисто мое субъективное мнение, не как владельца, а как человека, который пользуется альтернативными средствами передвижения. Я бы не хотел перемещаться по дороге, и чтобы еще это было закреплено [в законе], и чтобы меня штрафовали за выезд на тротуар».

«Это проблема не электросамокатов, это проблема на уровне принятия решений»

Пока поправки не приняты, местные власти и владельцы кикшеринговых компаний пытаются найти компромисс. К примеру, в Петербурге власти запретили парковать самокаты ближе 15 метров от станций метро, а с сервисами обсуждают идею «базы нарушителей» — предполагается, что пользователи будут проходить идентификацию по паспорту, в случае нарушений клиента заблокируют, и он не сможет арендовать самокат ни у одного сервиса. В Москве и Екатеринбурге власти начали договариваться с прокатными компаниям о принудительном ограничении скорости.

Представители компаний говорят, что уже сейчас стараются ограничивать максимальную скорость техники до 15-25 км в час. А основная причина аварий, по их словам — это не прокатные, а личные

самокаты, которые разгоняются до 60 км/ч. В части сервисов уверяют, что поддерживают некоторые предлагаемые властями ограничения, например, согласны ограничить скорость в городе и запретить парковать электросамокаты у остановок и метро.

В центре Петербурга сервисы обещали с 8 июня ограничить скорость вообще до 10 км/ч; впрочем, уже 9 июня они объявили, что вообще приостанавливают свою работу в городе — по словам источников, это произошло из-за давления СК.

Но одна из главных проблем здесь даже не максимальная скорость, а отсутствие в России качественной инфраструктуры, замечает урбанист Аркадий Гершман:

«Будь в наших городах и на улицах велоинфраструктура нормальная, эта проблема бы стояла не так остро. Но этого нет, у нас многие начальники, градостроители убеждены, что улицы существуют только для того, чтобы машинки ездили и парковались. Появление электросамокатов и велосипедов стало для них сюрпризом. Это проблема не электросамокатов, это проблема не пользователей электросамокатов, это проблема на уровне принятия решений [властями города]».

По словам Гершмана, властям российских городов нужно понять, что ситуация изменилась и улицами уже давно пользуются не только водители машин и пешеходы, но и «промежуточная категория» — велосипеды, электросамокаты, сигвеи, моноколеса и прочие средства малой мобильности. И для них нужно создавать инфраструктуру, тогда как одни

только жесткие запреты вряд ли помогут решению проблемы.

Редактор: Егор Сковорода

1. Часть 1 статьи 238 УК.
2. Часть 1 статьи 238 УК.
3. Кикшеринг — краткосрочная аренда электросамокатов, аналогичная каршерингу.
4. По статье о причинении тяжкого вреда по неосторожности (часть 1 статьи 118 УК).