

УДК 342.9

**ГОСУДАРСТВЕННЫЙ НАДЗОР  
В ОТНОШЕНИИ ПОЛЬЗОВАТЕЛЕЙ  
СРЕДСТВ ИНДИВИДУАЛЬНОЙ МОБИЛЬНОСТИ  
КАК ФУНКЦИЯ УПОЛНОМОЧЕННЫХ СУБЪЕКТОВ  
ПУБЛИЧНОЙ АДМИНИСТРАЦИИ**

**В. А. Никулина**

*Rоссийский университет транспорта, ул. Образцова, д. 9, стр. 9,  
127994, ГСП-4, г. Москва, Россия, vicka99.99@mail.ru*

В статье детально освещается роль государственного надзора в сфере средств индивидуальной мобильности (СИМ), таких как электросамокаты, моноколеса и сегвеи, в условиях их стремительного распространения и влияния на городскую среду. В работе подробно раскрываются функции надзорных органов, включая разработку нормативно-правовой базы, контроль за соблюдением установленных правил, развитие инфраструктуры, привлечение нарушителей к ответственности и проведение информационно-просветительской работы среди населения. Особое внимание уделяется существующим проблемам, таким как недостаточная инфраструктура для безопасного использования СИМ, низкая правовая осведомленность их пользователей и увеличение числа дорожно-транспортных происшествий.

**Ключевые слова:** государственный надзор, средства индивидуальной мобильности, электросамокаты, безопасность, инфраструктура, правовое регулирование, просветительская работа, контроль, ответственность, городская среда.

**STATE SUPERVISION  
OF USERS OF PERSONAL MOBILITY AIDS AS A FUNCTION  
OF AUTHORIZED SUBJECTS OF PUBLIC ADMINISTRATION**

**Victoria A. Nikulina**

*Russian University of Transport, Obraztsova St. 9, p. 9,  
127994, GSP-4, Moscow, Russia, vicka99.99@mail.ru*

The article highlights in detail the role of state supervision in the field of personal mobility equipment (IMS), such as electric scooters, monowheels and segways, in the context of their rapid spread and impact on the urban environment. The work details the functions of supervisory authorities, including the development of a regulatory framework, monitoring compliance with established rules, infrastructure development, bringing violators to justice, and conducting awareness-raising activities among the public. Special attention is paid to existing problems such as insufficient infrastructure for the safe use of SIM cards, low legal awareness of their users and an increase in the number of traffic accidents.

**Keywords:** state supervision, means of individual mobility, electric scooters, safety, infrastructure, legal regulation, educational work, control, responsibility, urban environment.

Рост популярности средств индивидуальной мобильности (СИМ), таких как электросамокаты и моноколеса, стал одной из главных причин изменения транспортной ситуации в российских городах. Эти устройства предоставляют удобство передвижения и снижают нагрузку на общественный транспорт, однако их стремительное распространение выявило серьезные проблемы. Отсутствие должного регулирования, недостаточная правовая грамотность пользователей и нехватка специализированной инфраструктуры для СИМ привели к увеличению числа дорожно-транспортных происшествий (ДТП).

Государственный надзор играет ключевую роль в решении этих вопросов, обеспечивая соблюдение правил дорожного движения, контроль за безопасностью участников движения и развитие нормативной базы. Однако текущие меры демонстрируют недостаточную эффективность, что подтверждается статистикой аварийности.

За 9 месяцев 2024 г. в России было зарегистрировано 3 897 ДТП с участием СИМ, что на 47,2 % больше, чем за аналогичный период прошлого года. В таблице отражены основные показатели аварийности с участием СИМ.

**Основные показатели аварийности с участием СИМ  
за 9 месяцев 2024 года [1]**

Показатель	Значение	Изменение по сравнению с 2023 годом
Количество ДТП	3 897	+47,2 %
Количество погибших	44	+41,9 %
Включая несовершеннолетних погибших	6	–
Количество пострадавших	4 052	+48,8 %
Включая несовершеннолетних пострадавших	1 392	–

Самое большое количество ДТП было зафиксировано в крупных городах и регионах с высокой плотностью населения. Лидерами по числу происшествий стали:

- 1) Москва – 1 178 случаев;
- 2) Красноярский край – 350 случаев;
- 3) Санкт-Петербург – 171 случай;
- 4) Нижегородская область – 216 случаев;
- 5) Тюменская область – 151 случай.

Смертельные случаи зарегистрированы в 25 субъектах России, включая Москву (11 погибших), Краснодарский край (5 погибших), а также Самарскую и Московскую области (по 2 погибших). В остальных

регионах смертность носила единичный характер, но в совокупности демонстрирует проблему федерального масштаба [1, с. 28]. На рисунке 1 отражено распределение ДТП с участием СИМ и погибших в них.

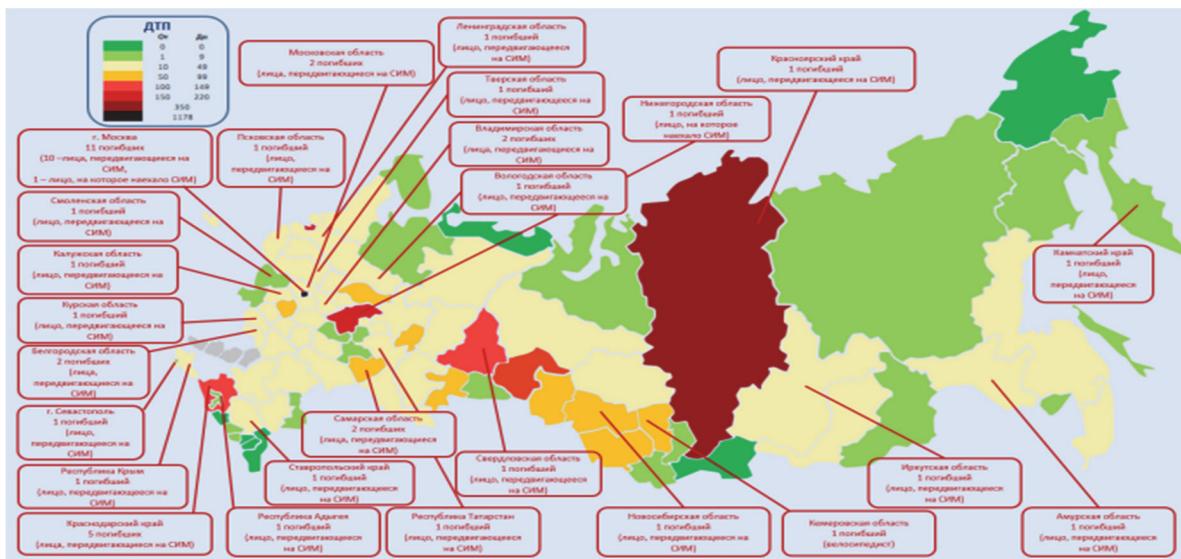


Рис. 1. Распределение ДТП с участием СИМ и погибших в них [1, с. 29]

Смертельные случаи в авариях с участием средств индивидуальной мобильности, зарегистрированные в 25 регионах России, подтверждают масштаб проблемы и необходимость системного подхода к ее решению на уровне государственного надзора. На рисунке 1 наглядно представлено распределение происшествий и их последствий, что подчеркивает неравномерность ситуации по регионам и необходимость учета региональных особенностей при разработке мер регулирования.

ГИБДД выполняет ключевую функцию контроля за соблюдением правовых норм Федерального закона № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» и Правил дорожного движения Российской Федерации [2].

Согласно статье 23 Федерального закона № 196-ФЗ, ГИБДД осуществляет надзор за соблюдением правил дорожного движения, включая пользователей СИМ. Инспекция проводит мониторинг дорожной обстановки, фиксирует нарушения и привлекает к ответственности лиц, нарушающих установленные правила [2].

Кроме того, на основе анализа статистики дорожно-транспортных происшествий, что предусмотрено статьей 25 Федерального закона № 196-ФЗ, ГИБДД формулирует рекомендации по модернизации транспортной инфраструктуры. Эти рекомендации могут включать создание выделенных дорожек для СИМ, улучшение дорожной разметки или установку дополнительных знаков [2].

Так по данным информационно-аналитического обзора МВД России за 9 месяцев 2024 г. в местах пересечения проезжих частей (выезды с прилегающих территорий и перекрестки) зарегистрировано 23,1 % ДТП с участием СИМ. На пешеходных переходах произошло 15,5 % таких ДТП. На тротуарах, пешеходных дорожках и пешеходных зонах зафиксировано 34,2 % происшествий (рис. 2).



Рис. 2. Удельный вес ДТП с участием СИМ  
в зависимости от объекта улично-дорожной сети,  
на котором зарегистрировано происшествие, % [1]

Система привлечения к ответственности за нарушения также имеет правовое основание. В частности, статьи 12.29 и 12.30 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях (КоАП РФ) устанавливают штрафы за превышение скорости, движение в запрещенных зонах и несоблюдение технических требований к СИМ [3].

В соответствии с Федеральным законом № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», муниципалитеты наделены полномочиями по разработке правил и обеспечению безопасности в городской среде [4].

Одним из ключевых направлений деятельности муниципалитетов является развитие городской инфраструктуры. На основании статьи 14 Федерального закона № 131-ФЗ, местные власти разрабатывают проекты по созданию выделенных дорожек для СИМ, велопешеходных зон, парковочных мест для электротранспорта и станций аренды. Это включает установку дорожных знаков, нанесение разметки и монтаж ограждений, что соответствует требованиям Федерального закона № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации» [5].

Муниципальные органы власти также учитывают специфику каждого населенного пункта, разрабатывая индивидуальные подходы к регулированию СИМ. Такой подход позволяет учитывать особенности городской среды и транспортной инфраструктуры, что способствует снижению аварийности, повышению безопасности и созданию комфортных условий для передвижения граждан [6, с. 91].

Из вышесказанного можно сделать вывод, что государственный надзор в отношении пользователей СИМ является важной функцией уполномоченных органов публичной администрации, направленной на обеспечение безопасности, правопорядка и соблюдения интересов всех участников дорожного движения. Реализация этих функций требует скоординированных действий между органами государственной власти, такими как ГИБДД, и муниципальными структурами. Целью надзора является достижение баланса между свободой передвижения пользователей СИМ и безопасностью городской среды.

### **Библиографические ссылки**

1. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 9 месяцев 2024 года. Информационно-аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2024. 41 с.
2. Федеральный закон № 196-ФЗ: Российская Федерация. Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» (с изм. и доп.) // Собрание законодательства РФ. – 1995. – № 50. – Ст. 25.
3. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях: Российская Федерация. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ (с изм. и доп.) // Собрание законодательства РФ. – 2002. – № 1 (ч. 1). – Ст. 1.
4. Федеральный закон № 131-ФЗ: Российская Федерация. Федеральный закон от 6 октября 2003 г. № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» (с изм. и доп.) // Собрание законодательства РФ. – 2003. – № 40. – Ст. 16.
5. Федеральный закон № 257-ФЗ: Российская Федерация. Федеральный закон от 8 ноября 2007 г. № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (с изм. и доп.) // Собрание законодательства РФ. – 2007. – № 46. – Ст. 13.
6. *Мишина Ю. В.* К вопросу об участии в дорожном движении пользователей средств индивидуальной мобильности // Правопорядок: история, теория, практика. 2020. № 1 (24). С. 94–96.