

DOI 10.35775/PSI.2025.68.3.009

УДК 32

### Н.В. ПАВЛОВ

кандидат юридических наук, доцент  
кафедры административного и финансового права  
Кубанского государственного аграрного университета  
им. И.Т. Трубилина, Россия, г. Краснодар  
E-mail: nik281@mail.ru

### А.М. ОСТАНИНА

магистр юридического факультета  
Кубанского государственного аграрного университета  
им. И.Т. Трубилина, Россия, г. Краснодар  
E-mail: ostanina\_a\_m@mail.ru

## КОНТРОЛЬНО-НАДЗОРНАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ В СФЕРЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

*В научной работе рассмотрены основные теоретические и процессуальные вопросы контрольной (надзорной) деятельности как средства обеспечения безопасности дорожного движения. Авторами исследованы различные нормативно-правовые акты, регулирующие безопасность дорожного движения. При проведении научного исследования использовались логический, сравнительно-правовой и системно-структурный методы. В ходе написания научной работы обозначены актуальные проблемы обеспечения безопасности дорожного движения. К числу проблемных моментов можно отнести, к примеру: приравнивание к статусу пешехода лиц, управляющих средством индивидуальной мобильности, незначительный размер административного штрафа для лиц, управляющих средством индивидуальной мобильности, который в конечном итоге приводит к безответственности, увеличению аварий с участием пешеходов и угрозе их безопасности. Авторы пришли к выводу о том, что в настоящее время возникла необходимость детального регулирования порядка передвижения лиц при помощи средств индивидуальной мобильности. Важно разработать и внедрить эффективную систему контроля и надзора за использованием персональных электрических средств передвижения, в целях обеспечения их безопасного нахождения и перемещения по проезжей части.*

**Ключевые слова:** контроль, безопасность, правила дорожного движения, ответственность, средство индивидуальной мобильности, транспортное средство, водитель, пешеход.

Контроль (надзор) в области дорожного движения выступает важным инструментом обеспечения безопасности на дорогах и соблюдения установленных правил участниками дорожного движения. Цель контрольно-надзорной деятельности также заключается в снижении количества и предотвращение

дорожно-транспортных происшествий [2]. Однако, на сегодняшний день, наблюдается отрицательная динамика происшествий на дорогах. Речь идет о возросшем числе аварий с участием электросамокатов. По данным Министерства внутренних дел Российской Федерации за девять месяцев текущего года было зафиксировано более 2,6 тысячи дорожно-транспортных происшествий, где фигурантом выступал данный вид транспорта. Подобное количество больше, чем за аналогичный период прошлого года. В большинстве случаев, а именно в 88-ми % случаев виновником дорожно-транспортного происшествия является электросамокат, в 33-х % случаев лицо управляющее подобным транспортом скрывалось с места аварии [1. С. 5]. Отмеченное подрывает, разрушает стабильность общественных отношений, и пагубно сказывается на качестве безопасности жизни гражданина Российской Федерации. Исходя из сказанного безусловно видна актуальность исследования такого вида транспорта как средство индивидуальной мобильности.

В процессе написания научной статьи авторы опирались на широкий круг разнообразных источников. Среди них следует отметить законодательные акты, среди которых особое значение имеет Постановление Правительства Российской Федерации от 12 июля 2017 года № 832 «О Правилах дорожного движения», работы отечественных правоведов, исследующих вопрос обеспечения безопасности на проезжей части, мнение руководителей органов власти страны, материалы интернет-ресурсов. При проведении научного исследования использовались логический, сравнительно-правовой и системно-структурный методы. Важным источником информации стали данные статистических исследований, проведенных в России, а также опыт практической работы юристов и правозащитников.

За последние годы в городской среде появились новые виды транспортных средств, характеризующиеся наличием электрических двигателей. Речь идет о электромобиледах и электросамокатах. В свою очередь появление новых видов транспорта способствовало возникновению как административно-правовых, так и гражданско-правовых проблем. В данной связи назрел вопрос реформирования правовых актов, обеспечивающих безопасность в области дорожного движения. Так в 2017 году транспортное средство, приводимое в движение исключительно электрическим двигателем и заряжаемое с помощью внешнего источника электроэнергии было объединено единым понятием «электромобиль». А транспортное средство, имеющее не менее 2 различных преобразователей энергии (двигателей) и 2 различных (бортовых) систем аккумулирования энергии для целей приведения в движение транспортного средства определением «гибридный автомобиль».

С 1 марта 2023 года вступили в силу изменения в ПДД для электросамокатов, гироскутеров и иных устройств. Охарактеризуем кратко основные моменты нововведений:

1) определение статуса электросамокатов – «средство индивидуальной мобильности»;

2) закрепление максимально допустимой скорости передвижения на электросамокате, которая не должна превышать 25 км/ч;

3) установление максимально допустимой массы для элетротраспорта, обладающего возможностью передвижения по тротуарам и велодорожкам (не более 35 кг);

4) введение новых знаков, информирующие о возможном движении лица на электросамокате, или о запрете движения на данном виде транспорта;

5) при расчете скорости движения приоритет отводится пешеходу.

Необходимо обратить внимание, лицо, управляющее средством индивидуальной мобильности приравнивается по своему статусу к пешеходу, что тем самым исключает возможность распространения общих обязанностей водителя на данных субъектов. Законодательством Российской Федерации предусмотрена административная ответственность пешеходов в случае нарушения правил дорожного движения. Стоит сказать о том, что в отечественной науке нет единства в трактовке термина «юридическая ответственность». Каждый автор пытается определить ее по-своему, подчеркивая те ее стороны, которые он считает главными, определяющими. Большинство ученых понимают юридическую ответственность как меру государственного принуждения либо отождествляют ее с наказанием за правонарушение. Другая группа исследователей рассматривает юридическую ответственность в рамках существующих правовых категорий. Они трактуют ее как охранительное правоотношение, как специфическую юридическую обязанность, как реализацию санкций правовых норм и т.д.

Анализ различных мнений авторов к трактовке термина «юридическая ответственность» позволяет сделать вывод о том, что в целом под институтом юридической ответственности понимается применение совокупности мер государственного принуждения по отношению к лицу виновному в совершение противоправного деяния. Юридическая ответственность не сводится к государственному принуждению, а возникает после установления факта правонарушения, который является основанием ее возникновения. Важным моментом института юридической ответственности является то, что задачами выступает удержание от совершения правонарушений и стимулирование правомерного поведения людей.

Как нами было отмечено ранее нормы законодательства предусматривают наступление административной ответственности для пешеходов в случае нарушения правил дорожного движения. Наказание в данном случае, за которое предусмотрено в форме предупреждения или штрафа, составляющий от пятисот рублей до одной тысячи пятисот рублей, в зависимости от тяжести правонарушения. Таким образом, в силу маленького размера административного штрафа лица, управляющие отмеченным видом транспорта не принимают серьезно правила дорожного движения для пешеходов и не соблюдают скоростной режим в зоне пешеходных дорожек. В конечном итоге безответственность приводит к увеличению аварий с участием пешеходов и угрозе их безопасности.

Вопросу исследования факторов безопасности дорожного движения посвящено немало трудов ученых юристов. Вреди авторов превалирует мнение о том, что приравнивать лиц, управляющих средством индивидуальной мобильности к статусу пешехода является ошибкой [6. С. 73-76]. Средство индивидуальной мобильности выступает источником повышенной опасности для всех участников дорожного движения. На сегодняшний день данный вид электротранспорта создает угрозу передвижения пешеходов [7. С. 106-113].

Как отмечает Председатель Государственной Думы Российской Федерации В.В. Володин проблема слабого правового регулирования ответственности лиц, управляющих средством индивидуальной мобильности, приобрела массовый характер [3]. Подобный вопрос за последнее время стал частым предметом обсуждения на законодательном уровне. Так, на пленарном заседании был рассмотрен законопроект, предусматривающий регламентирование движения электросамокатов, велосипедов и других средств индивидуальной мобильности. Планируется, что документ разрешит проблемные вопросы регулирования ответственности лиц, управляющих отмеченными транспортными средствами, а также установит штраф за превышение скорости в размере пяти тысяч рублей, и за езду в нетрезвом состоянии, в размере тридцати тысяч рублей. По итогам рассмотрения, принято решение доработать законопроект с учетом замечаний [4].

Также хотелось бы отметить, что государством прорабатываются варианты разработки и применения мер в целях предотвращения и недопущения совершения дорожно-транспортных происшествий с участием средств индивидуальной мобильности, а также не причинения вреда пешеходам. Так, рассматривается вариант предусматривающий обязанность для регионов создавать дорожки и парковки для электросамокатов и иных средств индивидуальной мобильности.

На основе сказанного ранее считаем ошибочным отнесение и приравнивание к статусу пешехода лиц, управляющих средством индивидуальной мобильности. В подтверждение нашей точки зрения приведем определение термина «водитель», под которым понимается лицо, которое управляет каким-либо транспортным средством. А поскольку средство индивидуальной мобильности стоит рассматривать также в качестве транспортного средства, то субъект, управляющий данным транспортом, должен быть приравнен к статусу водителя. Также видится необходимым отнести средство индивидуальной мобильности к транспортному средству, которой будет характеризовать как механическое.

Считаем, что лица, управляющие средством индивидуальной мобильности, при выезде на проезжую часть дороги должны руководствоваться не правилами дорожного движения для пешеходов, а правилами для водителей механических транспортных средств и велосипедов. В частности, считаем необходимым закрепление обязанности наличия водительского удостоверения класса М, запрет на передвижение по дороге без застегнутого мотошлема, а также при движении в темное время суток или в условиях недостаточной видимости в форме рекомендации (вне населенных пунктов в обязательной форме) иметь

при себе предметы, служащие светоотражающими элементами, и способствующие обеспечить видимость данных предметов иными участниками дорожного движения.

Стоит отметить, что в настоящее время Министерством транспорта Российской Федерации прорабатывается проект внесения изменений в правила дорожного движения, согласно которому [5]:

1) парковка электросамокатов станет возможной только в местах, оборудованных специальными дорожными знаками, которые установит Госавтоинспекция. Если таких обозначений нет, стоянка допускается в местах, где самокаты не создадут помех для движения пешеходов;

2) водителям электросамокатов запретят проезд по тротуарам, за исключением случаев, когда вес самоката составляет меньше 35 кг и рядом нет велодорожек. В жилых зонах движение пешеходов разрешается как по тротуарам, так и по проезжей части, а электросамокатов – по велосипедным и велопешеходным дорожкам, тротуарам и проезжей части. В жилой зоне у пешеходов будет приоритет, но они обязаны избегать создания необоснованных помех движению средств индивидуальной мобильности;

3) передвижение на самокате более одного человека запрещается. Максимальная скорость движения электросамоката не должна превышать 25 км/ч. Ехать на такой скорости можно, если водитель в случае возникновения опасности (например, при неожиданном появлении пешехода) сможет сбавить ход устройства или полностью остановить его без ущерба для других участников дорожного движения;

4) при обгоне пешеходов или езде навстречу велосипедисты и пользователи электросамокатов обязаны соблюдать ограничение скорости до 10 км/ч. Они также должны поддерживать безопасную дистанцию до пешеходов и боковой интервал, чтобы избежать возможных столкновений. Если движение самоката по тротуарам, пешеходным дорожкам или в пешеходных зонах создает угрозу для пешеходов, водитель обязан снизить скорость до уровня, не превышающего скорость пешеходов.

Пользователь средством индивидуальной мобильности будет квалифицироваться как водитель транспортного средства и нести соответствующие обязанности и ответственность. Кроме того, будет установлено более четкое и понятное разграничение между средством индивидуальной мобильности, велосипедом и мопедом, при этом введут однозначный запрет движения на отмеченном средстве более одного человека вне зависимости от конструкции, говорит представитель Минтранса. Документ предлагает также более жестко регулировать движение электросамокатов в местах возможного внезапного появления пешеходов (арки, углы зданий) и запретить требовать от пешехода пропустить средство индивидуальной мобильности, в том числе путем подачи звукового сигнала.

Подводя итог сказанному, можно сказать о том, что безусловно назрела необходимость детального регулирования порядка передвижения лиц при помощи средств индивидуальной мобильности. Электросамокаты создают

угрозу и подрывают безопасность пешеходов поскольку к основным причинам дорожно-транспортного происшествия с участием средства индивидуальной мобильности относится передвижение на запрещающий сигнал светофора; высокая скорость; пересечение транспортных потоков. Важно разработать и внедрить эффективную систему контроля и надзора за использованием персональных электрических средств передвижения, в целях обеспечения их безопасного нахождения и перемещения по проезжей части. Считаем возможным обеспечить решение отмеченных проблем посредством мониторинга скорости и местоположения таких средств, а также введение регистрации для их использования.

### БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК:

1. Аварийность с электросамокатами выросла в России втрое // Газета «Коммерсантъ». № 204. 2023.
2. Административное расследование правонарушений в области дорожного движения: учебное пособие для вузов / А.Н. Жеребцов, А.Н. Булгаков, Н.В. Павлов. Москва: Издательство Юрайт, 2020.
3. В Госдуме обсудят повышение ответственности при езде на электросамокатах // Парламентская газета // <https://www.pnp.ru>.
4. Кабмин поддержал законопроект о штрафах за нарушения при езде на электросамокатах // Российская газета // <https://rg.ru>.
5. Минтранс предложил устанавливать дорожные знаки для парковки самокатов. Какие еще изменения в ПДД предлагает ввести министерство // РБК // <https://www.rbc.ru/>.
6. **Новгородов Д.А.** Электросамокат как транспортное средство // Ученые записки Казанского юридического института МВД России. 2022. Т. 7. № 2 (14).
7. **Саядова А.С.** Электросамокаты – экологическая революция или криминальная угроза? // Вестник Юридического факультета Южного федерального университета. 2022. Т. 9. № 3.

### **N.V. PAVLOV**

Candidate of Law, Associate Professor  
of the Department of Administrative and Financial Law  
of the Kuban State Agrarian University named  
after I. T. Trubilin, Krasnodar, Russia

### **A.M. OSTANINA**

Master of the Law Faculty of the Kuban  
State Agrarian University named after I. T. Trubilin,  
Krasnodar, Russia

## **LEGAL AND ORGANIZATIONAL ASPECTS OF COUNTERACTION ILLEGAL MIGRATION**

*In the scientific work, the author examines the legal and organizational aspects of illegal migration. Based on the analysis of the norms of the current Russian legislation and special legal literature, the author has formed a definition of the term «migrant». The main distinguishing features between the concepts of «migrant» and «refugee» are highlighted. It is concluded that migration is a voluntary crossing of the border of a foreign state. The refugee pursues the goal of finding shelter, protection from danger. The procedure for recognizing a person as a refugee is noted. The article analyzes recent changes in legislation in the field of migration. The authors define the term «illegal migration». It is indicated that illegal migration undermines the national security of the country, which in turn constitutes national security, characterizing the degree of protection from internal and external danger. The paper also highlights the current problems of illegal migration. Possible ways to eliminate the existing gaps are proposed. According to the results of the study, the authors came to the conclusion that the state is currently actively implementing measures to change legislation in the field of migration. However, there is a need to create a register of illegal migrants, and it is necessary to develop the possibility of deporting a migrant and a member of his family for committing any offense on the territory of the Russian Federation. The implementation of more detailed control measures by authorized bodies is an effective way to combat illegal migration. The qualitative implementation of all the set ideas and tasks will lead to an increase in the level of protection of the country's territory from external and internal threats.*

**Key words:** migration, refugee, control, security, terrorism, citizen, state, protection.