Актуальные аспекты уголовной ответственности за причинение вреда средствами индивидуальной мобильности

Прутовых Роман Евгеньевич
магистрант, Алтайский филиал, РАНХиГС, rom_prutovyh@mail.ru

Автором в статье проводится анализ проблемных аспектов уголовно-правовой квалификации причинения вреда лицом, управляющим средством индивидуальной мобильности. Изучены различные подходы к уголовно-правовой оценке данного деяния, а также приведены примеры из судебной практики. В статье оценивается действующее состояние законодательства по анализируемому вопросу и предлагаются практические рекомендации по преодолению выявленных проблем. Автор полагает целесообразной квалификацию дорожно-транспортных преступлений с применением средств индивидуальной мобильности по ст. 264УК РФ.

Ключевые слова: механические транспортные средства, средства индивидуальной мобильности, уголовно-правовая квалификация, уголовная ответственность

Введение.

В современном мире автомобильный транспорт играет ведущую, ключевую роль в транспортной системе любой из стран. Россия не является исключением. Именно поэтому так важна система обеспечения безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, между тем, необходимо констатировать, что эта система сталкивается с серьезными проблемами, вызванными нарушениями Правил дорожного движения и усложнением общественных отношений.

На сегодняшний день сложилась ситуация, при которой развитие автомобильного транспорта рассматривается как прогресс, благо, направленное на решение множества задач, возникающих в процессе человеческой деятельности. Между тем, динамичное развитие данной сферы привело к возникновению серьезных проблем в области безопасности дорожного движения. С каждым годом интенсивность движения возрастает, это невозможно отрицать, возрастает нагрузка на дороги и магистрали, увеличивается количество транспортных средств, соответственно обозначенная в данной работе проблематика становится все более и более актуальной.

Сегодня ввиду мощнейшего развития научно-технического прогресса появляются новые реалии, в которых возникают средства передвижения на электрической основе. На сегодняшний стало актуальным появление электросамокатов и иных средств индивидуальной мобильности (далее - СИМ) , что в свою очередь усугубило проблему аварийности.

Между тем, их правовое положение порождает неопределенность и как следствие массив вопросов. Сложность заключается в определении их принадлежности к транспортным средствам. И , бесспорно, остается открытым вопрос уголовно-правовой квалификации действий таких средств.

Так, по официальным данным МВД России, в 2024 году был установлен серьезный подъем аварийности с участием средств индивидуальной мобильности: количество ДТП выросло до 3100 (+229,4% по сравнению с 2023 годом). За10 месяцев 2025 года учтено уже 3897 ДТП с участием средств индивидуальной мобильности (+47,2% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года), в которых погибли 44 человека (+41,9%), а ранения получили 4052 человека (+48,8%) [4, с.15].

В связи с чем, актуальность и значимость проблемы уголовно-правовой квалификации причинения вреда лицом, управляющим средством индивидуальной мобильности, не вызывает сомнения

Материалы и методы исследования

Целью исследования является анализ уголовной ответственности за причинение вреда средствами индивидуальной мобильности

Методами исследования послужили анализ, синтез, обобщение научных источников по теме исследования, логико-юридический метод.

Литературный обзор Свой вклад в исследовании данных вопросов вносят ученые-правоведы Г.Ш. Аюпова, И.С. Макеева, В.М. Вагайцев, А.И. Чучаев, А.Ю. Пожарский.

Результаты исследования

Анализируя состав преступления, предусмотренный ст. 264 УК РФ представляется интересным исследовать правовую природу механического транспортного средства. И провести анализ, что подлежит включению в данную правовую категорию. Важно отметить, что в доктрине нет единой классификации, охватывающей значение исследуемого предмета.Учитывая отсылочность нормы, предусмотренной с. 264 УК РФ, обратимся Правилам дорожного движения, аккумулирующим базовые понятия данной темы (далее - Правила).

Пункт 1.2 Правил раскрывает категорию механического транспортного средства, под которым стоит понимать транспортное средство, приводимое в движение двигателем. Данное определение не относится к средствам индивидуальной мобильности и велосипедам.

Абзац 18 п. 1.2 Правил дорожного движения содержит неопределенности касательно признаков предмета преступления ст. 264УК РФ. Данное обстоятельство и не позволяет обоснованно разрешить вопрос о причастности к конкретному дорожно-транспортному происшествию лиц, применяющих средства индивидуальной мобильности.

Стоит отметить, что до недавнего времени правовой статус СИМ был вне правового поля, его природа не была определена. Указанный пробел по праву можно считать препятствием, способствующим усилению ДТП с участием СИМ.

В результате реформирования законодательства видятся положительные тенденции части дефиниций.Трансформация законодательства позволила определить СИМ в качестве транспортного средства, отличающегося наличием одного или нескольких колес, предназначенного для индивидуального использования, перемещение лиц путем применения двигателя (двигателей).

Руководствуясь представленной дефиницией, законодатель относит СИМ к транспортным средствам. Данное обстоятельство обуславливает необходимость определения его принадлежности к механическим транспортным средствам в рамках нормы ст. 264 УК РФ.

Принимая во внимание разнообразие подходов, обратимся к доктрине. Так, Г.Ш. Аюпова и И.С. Макеева убеждены, что СИМ нельзя считать предметом преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ по причине того, что их базовое назначение не обусловлено движением по автодорогам. И в этой связи авторы полагают о необходимости квалификации по ст. 268 УК РФ [1].

Интересна позиция Н.А. Колоколова, по его мнению ситуация, при которой причине вред с применением СИМ следует квалифицировать по ст. 264 и 264.1 УК РФ [5].

Рассмотрим некоторые примеры из судебно-следственной практики.

Так, в одном из приговоров деяния лица, управляющего мотоблоком нашли уголовно-правовую квалификацию по ст. 268 УК РФ [9].

Так, гражданин Савинцев В.В. признан виновным в совершении преступления, регламентированного ст. 268 УК РФ в связи допущением наезда на пешехода на элктросамокате, в связи с чем последнего причинен тяжкий вред здоровью [10].

Довольно противоречивая судебная практика складывалась в г. Санкт-Петербурге, когда Петров П.П., управляя СИМ наехал на пешехода Немова Р.В., причинив потерпевшему тяжкий вред здоровью. Судом деяние было квалифицировано по ч.1 ст.118 УК РФ [11].

В рамках темы, исследования хотелось обратить внимание на то, что ст. 264 и 268 УК РФ имеют так называемые "нормы-двойники" в КоАП РФ. Этими нормами считаются ст. 12.24 и 12.29..

Ряд судебных инстанции при анализе кейсов полагали, что причинение вреда путем использование самоката не способно привести к негативным последствиям, предусмотренным ст. 12.29 КоАП РФ. Позиции базировались на том тезисе, что субъекта правонарушения невозможно соотнести к лицам, прямо принимающим участие в дорожном движении [12].

Однако, выше отмеченная позиция не рассматривалась длительный период времени в качестве единственной верной. Утратило актуальность данное умозаключение, когда Верховный суд высказался в данном вопросе. Так, Верховным судом резюмировано, что нарушение Правил с применением СИМ необходимо соотносить с нормой ст. 12.29 КоАП РФ. [13].

Бытующее мнение о том, что водители СИМ не правомочны нести ответственность в соответствии ст. 264 УК РФ видится противоречивым.

В качестве примера можно привести приговор, Ленинского районного суда г. Тюмени. Так, суд рассматривал действия Головко П.А. , позволившего себе управление электросамокатом в состоянии алкогольного опьянения. Судебным органом отмечено, что самокат представляет собой механическое транспортное средство. Суд сделал вывод о том, что самокат относится к механическим транспортным средствам категории «М», вследствие чего действия подсудимого квалифицированы по ст. 264.1 УК РФ [6].

Представляются системообразующими новеллы от 25.06.2024 , в результате которых в полном объеме исследованы границы анализируемой категории. Так, благодаря поправкам под механическими транспортными средствами в статьях 264 - 264.3 УК РФ понимаются автомобили, автобусы, троллейбусы, трамваи, мотоциклы, квадрициклы, мопеды, иные приводимые в движение двигателем транспортные средства, на управление которыми в соответствии с законодательством Российской Федерации о безопасности дорожного движения предоставляется специальное право, а также трактора, самоходные дорожно-строительные и иные самоходные машины.

Указано, что субъекты, осуществляющие управление транспортными средствами, не относящимися к указанным механическим транспортным средствам (например, средством индивидуальной мобильности, указанным в пункте 1.2 Правил, или велосипедом), допустившие нарушение правил безопасности движения , повлекшее по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью или смерть человека, при наличии к тому оснований несут ответственность соответственно по частям 1, 2 или 3 статьи 268 УК РФ.

Вышеуказанные изменения казалось бы смогли разрешить возникшие в практической сфере коллизии. Между, тем имеется ряд нераскрытых вопросов. Если лицо, управляющее СИМ, причинило вред здоровью человека в будучи в алкогольном опьянении , как следует оценить его действия? В норме ст. 268 УК РФ отсутствует квалифицирующая часть, предполагающая совершение преступления в состоянии алкогольного опьянения. Также справедливо возникает вопрос, какую уголовно-правовую оценку необходимо дать действиям лица, управляющим СИМ, причинившим вред здоровью и в последующем оставившим место совершения преступления? На этот вопрос ст. 268 УК РФ также не дает ответ. Фактически складывается ситуация, вследствие которой из уголовно-правового поля исключены факты совершения лицом, управляющим СИМ преступления в состоянии алкогольного опьянения, а также исключена возможность лицу, совершившему преступление при управлении СИМ скрыться с места преступления. Вместе с тем, для целей ст. 264 УК РФ выше-

указанные обстоятельства приведены как квалифицирующие признаки преступления. Полагаем, что такой подход законодателя не отвечает целям и принципам уголовного права. Безусловно, сегодня сложность заключается в том, что имеющееся в дух источниках понятие различны по природе и специфике.

Так, в Правилах своего рода индикатором принадлежности к механическому транспортному средству выступает двигатель.

Однако, примечание к ст. 264 УК РФ закрепляет иное условия, а именно: наличие специального права на управление. И в данном случае оправданно обратить внимание на то, что в легальном определении СИМ делается соответствующее указание на использование двигателя при передвижении человека.

В этой связи возникает противоречие: уголовный закон СИМ не относит к механическим транспортным средствам, ввиду отсутствия специального права на управление анализируемым СИМ, а Правила указывают на наличия двигателя при передвижении на СИМ.

Полагаем, что возникшую противоречивую ситуацию можно разрешить путем введения императивного правила для водителей об обязательном получении права на управление СИМ. Эти изменения одномоментно разрешает имеющиеся коллизии и определят принадлежность СИМ к механическим транспортным средствам. Данная новелла обеспечит возможность применять к водителям СИМ аналогичные нормы права, в том числе положения Уголовного закона. Включение безапеляционной нормы разрешит коллизию между ст. 264 и ст. 268 УК РФ , унифицирует процедуру привлечения к ответственности, тем самым обеспечит высокий уровень безопасности дорожного движения.

Заключение. Подводя итог вышесказанному отметить, что аналитика статистических данных упрямо демонстрирует об увеличении количества ДТП с применением с СИМ. Однако, стремительность развития и усложнения общественных отношений не корреспондирует динамике совершенствования законодательства. Это обстоятельство свидетельствует о том, что отношения динамично развиваются и право не способно превентивно на них воздействовать. Указанный вывод актуализирует важность последующего усиления и оптимизации уголовно-правовой ответственности вследствие причинения вреда лицом, управляющим СИМ.

Правовая неопределенность в аспекте уголовной ответственности за ДТП с применением СИМ потенциально формирует риски для охраны граждан.

В этой связи не вызывает сомнения значимость всеобъемлющей законодательной инициативы, устраняющей противоречивые аспекты.

Видится оправданным производить правовую оценку дорожно-транспортным преступлениям с использованием по ст. 264УК РФ после корректировки законодательства в части закрепления обязательного специального права на управление СИМ.

Унификация законодательства путем внесения предложенных изменений окажет положительное влияние на данную группу отношений. Только единое правовое поле, фундамент которого закладывает Уголовный закон, выступает стабилизирующим фактором укрепления стабильности и устойчивости развития анализируемых правоотношений.

Литература

1. Аюпова Г.Ш. Особенности квалификации нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, обусловленные признаками предмета / Г.Ш. Аюпова, И.С. Макеева // Уголовное право. 2019. N 1. С. 4 - 8.

2. Вагайцев В.М. Вопросы совершенствования правовой регламентации участия в дорожном движении средств индивидуальной мобильности / В.М. Вагайцев // Алтайский юридический вестник. 2022. N 4. С. 53 - 58.

3. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 2024 год. Информационно-аналитический обзор.- Москва: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2024.- 150 с

4. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 9 месяцев 2025 года. Информационно-аналитический обзор.- Москва: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2025.- 41 с

5. Колоколов Н.А. Лицо, подвергнутое административному наказанию, - специальный субъект в современном уголовном праве России. Анализ примеров из новейшей судебной практики применения статьи 264.1 УК РФ / Н.А. Колоколов // Мировой судья. 2019. N 3. С. 14 - 23.

6.Официальный сайт Прокуратуры Тюменской области. — URL: https://epp.genproc. gov.ru (дата обращения: 28.08.2025).

7.Чучаев А.И. Транспортные преступления: понятие, виды, характеристика: монография / А.И. Чучаев, А.Ю. Пожарский. Москва: Проспект, 2018. 256 с.

8.Правила дорожного движения Российской Федерации Утверждены Постановлением Совета Министров — Правительства Российской Федерации от 23.10.1993 г. № 1090: (ред. от 16.07.2025 г.).— URL: https://www.consultant.ru (дата обращения: 25.08.2025)

9.Приговор Ефремовского районного суда г. Ефремово Тульской области от 4 июля 2016 г. по делу N 1-95/2016г. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: URL: https://sudact.ru (дата обращения: 18.08.2025)

10.Приговор мирового судьи судебного участка N 1 Ленинского района г. Челябинска от 11 января 2022 г. по делу N 1-1/2022г. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: URL: https://sudact.ru (дата обращения: 18.08.2025)

11.Приговор мирового судьи судебного участка N 100 Красносельского района г. Санкт-Петербурга от 14 декабря 2021 г. N 1-55/2021-100 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: URL: https://sudact.ru (дата обращения: 18.08.2025)

12.Постановление Шестого кассационного суда общей юрисдикции от 27 августа 2021 г. N 16-5823/2021 // СПС «КонсультантПлюс» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: URL: http://www.consultant.ru (дата обращения: 22.08.2025)

13.Постановление Верховного Суда РФ от 4 июля 2022 г. N 78-АД22-22-К3 // СПС «КонсультантПлюс» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: URL: http://www.consultant.ru (дата обращения: 22.08.2025)

14.Решение Верховного Суда РФ от 30 марта 2022 г. № АКПИ22–66[Электронный ресурс]. – Режим доступа: URL: http://www.consultant.ru (дата обращения: 29.08.2025)

Topical aspects of criminal liability for causing harm by means of individual mobility

Prutovyh R.E.

Altai branch of the Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration

The author analyzes the problematic aspects of criminal liability for causing harm by a person operating a personal mobility device. Various approaches to the criminal law assessment of this act have been studied, and examples from judicial practice have been provided.. The article assesses the current state of legislation on the issue under analysis and offers practical recommendations for overcoming the identified problems. The author believes that it is appropriate to classify traffic crimes involving personal mobility devices under Article 264 of the Criminal Code of the Russian Federation.

Keywords**:** mechanical vehicles, personal mobility devices, criminal law qualification, criminal liability

References

1. Ayupova G.Sh. Features of qualification of violation of traffic regulations and operation of vehicles, caused by the signs of the subject / G.Sh. Ayupova, I.S. Makeeva // Criminal law. 2019. N 1. P. 4 - 8.
2. Vagaytsev V.M. Issues of improvement of legal regulation of participation in road traffic of means of individual mobility / V.M. Vagaytsev // Altaysky legal bulletin. 2022. N 4. Pp. 53 - 58.
3. Road traffic accidents in the Russian Federation in 2024. Information and analytical review.- Moscow: FKU "Scientific Center for Road Traffic Safety of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation", 2024.- 150 p. 4. Road traffic accidents in the Russian Federation in the first nine months of 2025. Information and analytical review.- Moscow: FKU "Scientific Center for Road Traffic Safety of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation", 2025.- 41 p.
5. Kolokolov N.A. A Person Subject to Administrative Punishment is a Special Subject in Modern Russian Criminal Law. Analysis of Examples from the Latest Judicial Practice of Applying Article 264.1 of the Criminal Code of the Russian Federation / N.A. Kolokolov // Magistrate. 2019. N 3. Pp. 14 - 23.
6. Official website of the Prosecutor's Office of the Tyumen Region. — URL: https://epp.genproc.gov.ru (accessed: 28.08.2025).
7. Chuchaev, A.I. Transport Crimes: Concept, Types, Characteristics: Monograph / A.I. Chuchaev, A.Yu. Pozharsky. Moscow: Prospekt, 2018. 256 p.
8. The Road Traffic Regulations of the Russian Federation were approved by the Decree of the Council of Ministers-Government of the Russian Federation dated 23.10.1993 No. 1090: (as amended on 16.07.2025). URL: https://www.consultant.ru (accessed on 25.08.2025)
9. The verdict of the Efremov District Court of Efremovo, Tula Region, dated July 4, 2016, in case No. 1-95/2016. [Electronic resource]. – Access mode: URL: https://sudact.ru (accessed on 18.08.2025)
10. Sentence of the magistrate of the court district N 1 of the Leninsky district of Chelyabinsk dated January 11, 2022 in case N 1-1/2022. [Electronic resource]. – Access mode: URL: https://sudact.ru (accessed on 18.08.2025)
11. Sentence of the magistrate of the court district N 100 of the Krasnoselsky district of St. Petersburg dated December 14, 2021 N 1-55/2021-100 [Electronic resource]. – Access mode: URL: https://sudact.ru (date of access: 18.08.2025)
12. Resolution of the Sixth Cassation Court of General Jurisdiction dated August 27, 2021, No. 16-5823/2021 // SPS "ConsultantPlus" [Electronic resource]. – Access mode: URL: http://www.consultant.ru (accessed: 22.08.2025)
13. Resolution of the Supreme Court of the Russian Federation dated July 4, 2022, No. 78-AD22-22-K3 // SPS "ConsultantPlus" [Electronic resource]. – Access mode: URL: http://www.consultant.ru (date of access: 22.08.2025)
14. Decision of the Supreme Court of the Russian Federation dated March 30, 2022, No. AKPI22–66[Electronic resource]. – Access mode: URL: http://www.consultant.ru (accessed on 29.08.2025)