

**Варзова Олеся Александровна**

Магистрант

**Направление:** Юриспруденция

**Магистерская программа:** Уголовное право, криминология, уголовно-исполнительное право

**Некоторые проблемы наступления уголовной ответственности новых участников дорожного движения**

**Аннотация.** В статье произведен анализ уголовно-правовых аспектов реализации ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. На основании выполненного исследования обоснован вывод о необходимости законодательной регламентации новых участников дорожного движения.

**Ключевые слова:** уголовная ответственность, уголовно-правовая квалификация, участник дорожного движения, транспортное средство передвижения, средство индивидуальной мобильности, правила дорожного движения.

Нарушение правил дорожного движения водителем или участниками дорожного движения, повлекшее по неосторожности тяжкий вред здоровью или смерть человека, согласно положениям ст. 264 Уголовного кодекса Российской Федерации (далее – УК РФ) [3], является преступным деянием. Как показала судебно-следственная практика, при уголовно-правовой квалификации дорожно-транспортных преступлений сотрудники правоохранительных органов сталкиваются с рядом серьезных трудностей. Наиболее характерными из них являются следующие:

- сложность определения предмета автотранспортных преступлений;
- необходимость отграничения нарушений правил эксплуатации и правил дорожного движения от смежных составов преступлений;

- проблема квалификации действий водителя в случае нарушения правил пешеходом или другим участником дорожного движения;
- потребность установления причинно-следственной связи между действиями нарушителя и наступившими вредными последствиями;
- обязанность определения степени тяжести вреда здоровью в результате дорожно-транспортного происшествия с учетом возможного ухудшения состояния здоровья и возможной смерти пострадавшего.

Предметом указанного преступления выступает любое механическое средство передвижения, обладающее двигателем любого типа и на управление которым необходимо специальное разрешение. Все остальные транспортные средства, в частности роликовые коньки, самокаты, электросамокаты, скейтборды, электроскейтборды, гироскутеры, сэгвеи, моноколеса и иные аналогичные средства, не входят в понятие «механические» [6].

В последние годы в Российской Федерации большую популярность приобретает использование большой группы технических устройств, имеющих как одно, так и несколько колес, обычно приводимых в движение электродвигателем, и предназначенных только для перемещения управляемого человека в пространстве.

Средством индивидуальной мобильности признается устройство, имеющее одно или несколько колес (роликов) и предназначенное для передвижения человека посредством использования электродвигателя (электродвигателей) и (или) мускульной энергии человека (роликовые коньки, самокаты, электросамокаты, скейтборды, электроскейтборды, гироскутеры, сэгвеи, моноколеса и иные аналогичные средства), за исключением велосипедов и инвалидных колясок. В качестве примера такого рода средства индивидуальной мобильности можно назвать гироскутеры, моноколеса, сэгвеи и электросамокаты [7].

Конструктивно указанные устройства не были предназначены для использования в качестве средств передвижения, пригодных для участия в дорожном движении. Однако реальность жизни такова, что они стали

расцениваться гражданами не только, как предмет развлечения, но и как одно из самых доступных и удобных транспортных средств. Немаловажную роль сыграло и то обстоятельство, что некоторые модели моноколеса и сегвея могут развивать скорость до 70 км в час.

В 2021 году на улицах и дорогах страны всего было зарегистрировано 145073 дорожно-транспортных происшествия [7], в которых погибли 16152 человека и получили ранения 183040 [8].

В соответствии с положениями Правил дорожного движения «дорожно-транспортное происшествие – событие, возникшее в процессе движения по дороге транспортного средства и с его участием, при котором погибли или ранены люди, повреждены транспортные средства, сооружения, грузы либо причинен иной материальный ущерб» [5].

В свете рассматриваемых проблем необходимо отметить, что для правильной юридической квалификации в первую очередь необходимо определить характер происшествия, а именно: связано оно с дорожным движением или имеет иную природу. Уголовная ответственность за совершение преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, может последовать лишь при условии наступления последствий, указанных в этой норме уголовного закона, и если эти последствия находятся в причинной связи с теми нарушениями Правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, которые были допущены со стороны виновного лица.

Необходимо отметить, что в российском законодательстве, равно как в международных правовых актах [1], на настоящий момент отсутствуют нормы, регламентирующие средство индивидуальной мобильности и их участие в дорожном движении. Такая ситуация, на наш взгляд, создает для правоприменителей ряд серьезных проблем.

В населенных пунктах (особенно – в городах) дорожное движение представляет собой перемещение значительного количества объектов: пешеходов; участников дорожного движения со средствами индивидуальной

мобильности; водителей немеханических транспортных средств; водителей механических транспортных средств как рельсовых, так и безрельсовых.

Происшествия могут происходить на различных элементах дороги и улицы: как на проезжей части, так и на тротуаре. В этой связи зачастую возникает необходимость выделения схем различных контактов между участниками дорожного движения и разработки на этой основе классификации дорожно-транспортных происшествий с участием средств индивидуальной мобильности.

Уголовно-правовая квалификация дорожно-транспортных происшествий осложняется тем, что в российском законодательстве отсутствует определение таких понятий, как электросамокат, гироскутеры, сигвеи, моноколеса и иные аналогичные средства. Поскольку они не относятся к транспортным средствам, то по общему правилу на них не распространяются требования о государственной регистрации и необходимости получения права на управление ими [2].

В соответствии со ст. 2 Федерального закона от 10.12.1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» транспортное средство – это устройство, предназначенное для перевозки по дорогам людей, грузов или оборудования, установленного на нем [4]. В связи с этим при уголовно-правовой квалификации правонарушения возникают следующие вопросы:

во-первых, к какой категории участников дорожного движения следует отнести названные средства передвижения;

во-вторых, требуются ли для управления этими транспортными средствами специальные права соответствующего вида;

в-третьих, какова юридическая ответственность лиц, управляющих ими.

Учитывая изложенные обстоятельства, представляется целесообразным изменить положения уголовного законодательства, регламентирующие ответственность за совершение преступлений указанной категории. Необходимо п. 1 ст. 264 УК РФ изложить в следующей редакции:

«Нарушение лицом, управляющим автомобилем, трамваем либо другим современными техническими средствами передвижения, правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека, – наказывается ограничением свободы на срок до трех лет, либо принудительными работами на срок до двух лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет или без такового, либо арестом на срок до шести месяцев, либо лишением свободы на срок до двух лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет или без такового».

Совершенствование уголовного законодательства, основанного на обобщении и анализе базовых и дополнительных показателей дорожно-транспортной аварийности и смертности на дорогах, а также причин и условий, которые способствовали возникновению ДТП, позволит объективно и полно систематизировать информацию о состоянии безопасности дорожного движения и определить векторы дальнейших усилий по профилактике дорожно-транспортного травматизма.

### **Литература**

1. Конвенция о дорожном движении Заключена в г. Вене 08.11.1968 / Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами. Вып. XXXIII. М., 1979.

2. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 № 195-ФЗ (ред. от 16.04.2022) (с изм. и доп., вступ. в силу с 27.04.2022) [Электронный ресурс] // Режим доступа: <http://www.consultant.ru> (дата обращения: 06.06.2022).

3. Уголовный кодекс Российской Федерации от 13.06.1996 № 63-ФЗ (ред. от 25.03.2022) [Электронный ресурс] // Режим доступа: <http://www.consultant.ru> (дата обращения: 06.06.2022).

4. Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» от 10.12.1995 № 196-ФЗ (последняя редакция) [Электронный ресурс] // Режим доступа: <http://www.consultant.ru> (дата обращения: 06.06.2022).

5. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 (ред. от 31.12.2020) «О Правилах дорожного движения» (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения») (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.01.2022) [Электронный ресурс] // Режим доступа: <http://www.consultant.ru> (дата обращения: 06.06.2022).

6. ГОСТ Р 58680-2019. Национальный стандарт Российской Федерации. Оборудование спортивное на роликах. Самокаты. Требования безопасности и методы испытаний (утв. и введен в действие Приказом Росстандарта от 30.10.2019 № 1229-ст). М.: Стандартинформ, 2019.

7. Госавтоинспекция [Электронный ресурс] // Режим доступа: <https://гибдд.рф/> (дата обращения: 06.06.2022).

8. Федеральная служба государственной статистики [Электронный ресурс] // Режим доступа: <https://rosstat.gov.ru/> (дата обращения: 06.06.2022).