

**Юридические исследования***Правильная ссылка на статью:*

Дымовских А.Ф. Персонологический фактор в уголовно-правовой оценке ДТП с участием водителей средств индивидуальной мобильности: пробелы законодательства и судебная практика // Юридические исследования. 2025. № 6. DOI: 10.25136/2409-7136.2025.6.74570 EDN: DYGIJD URL: [https://nbpublish.com/library\\_read\\_article.php?id=74570](https://nbpublish.com/library_read_article.php?id=74570)

**Персонологический фактор в уголовно-правовой оценке  
ДТП с участием водителей средств индивидуальной  
мобильности: пробелы законодательства и судебная  
практика****Дымовских Анастасия Феликсовна**

аспирант; юридический факультет; Московский финансово-промышленный университет "Синергия"  
адвокат; Адвокатский кабинет Дымовских А.Ф.

123298, г.Москва, а/я 37

✉ ghost976@yandex.ru

[Статья из рубрики "Уголовный закон и правопорядок "](#)**DOI:**

10.25136/2409-7136.2025.6.74570

**EDN:**

DYGIJD

**Дата направления статьи в редакцию:**

22-05-2025

**Аннотация:** Предметом настоящего исследования является совокупность уголовно-правовых и криминологически значимых характеристик, определяющих влияние персонологических особенностей водителей средств индивидуальной мобильности (далее – это СИМ) на квалификацию деяния и индивидуализацию наказания, при наступлении тяжких последствий ДТП. Цель работы – выявить роль персонологического фактора при квалификации и назначении наказания за деяния, связанные с эксплуатацией электросамокатов. Практическая значимость предлагаемой в настоящем исследовании шкалы заключается в возможности её применения при индивидуализации наказания, формировании профилактических программ, а также при регламентации допуска к эксплуатации СИМ в условиях риска повышенной аварийности, что, в свою очередь, способствует унификации правоприменительной практики и повышению эффективности превентивных мер в рассматриваемой сфере. Методологическую основу

составляют диалектическая парадигма соотношения биологического и социального, криминологическая теория интегрального риска, когнитивно-психологическая концепция транспортной компетентности. Сравнительно-правовой — сопоставление нормативных конструкций выявление пробелов в законодательстве; моделирование — разработка концепта «шкалы персонологической опасности водителя СИМ» (ШПО-СИМ) как инструмента экспертизы при назначении наказания. Результаты исследования показывают трансформацию нормативно-правовой парадигмы: в отсутствие специализированного состава преступления происходит смещение акцента с формальных критериев механического транспортного средства на индивидуально-личностные характеристики субъекта. Представляется целесообразным скорректировать диспозицию статьи 264 УК РФ, расширив её действие на действия лиц, управляющих СИМ и нарушивших установленные федеральными нормативно-правовыми актами и правилами эксплуатации СИМ требования, если такие действия повлекли тяжкий вред здоровью либо смерть потерпевшего. Внесение соответствующих изменений позволит преодолеть существующий пробел в характере уголовно-правовой защиты в сфере микромобильности, а также обеспечит латеральную согласованность с нормами ст. 264 и ст. 268 УК РФ, что отвечает принципу системности и внутренней непротиворечивости уголовного законодательства. Кроме того, предлагается разработанная шкала персонологической (криминологической) опасности пользователей СИМ, базирующуюся на сочетании факторов правонарушающего поведения, степени соблюдения правил дорожного движения и индивидуально-психологических характеристик субъекта.

#### **Ключевые слова:**

средства индивидуальной мобильности, персонологический фактор, уголовная ответственность, неосторожное причинение вреда, дорожно-транспортные происшествия, дифференциация наказания, микромобильность, транспортная компетентность, субъект преступления, Личность виновного

#### **Введение**

С середины второго десятилетия XXI в. российская дорожно-транспортная реальность претерпевает системные трансформации, детерминированные экспоненциальным ростом численности СИМ, прежде всего электросамокатов, моноколёс и гироскутеров. Перемещение значительного массива транспортной активности из автомобильного сегмента в пешеходно-велосипедную среду породило новую совокупность рисков, для структурирования которых отечественная уголовно-правовая матрица, ориентированная на классическую дилемму «механическое транспортное средство – пешеход», оказалась недостаточно адаптированной. Нормативно-дефиниционный критерий «механического транспортного средства», закреплённый в подп. 42.1 п. 1 ст. 2 Федерального закона «О безопасности дорожного движения» от 10.12.1995 № 196-ФЗ, не охватывает большинство СИМ ввиду их ограниченной конструктивной скорости и мощности, вследствие чего правоприменение в случаях наступления тяжких последствий дорожного инцидента осуществляется преимущественно по конфигурациям ст. 118, 268, а в ряде случаев ст. 109 УК РФ, лишённым транспортно-специфического содержания, присущего ст. 264 УК РФ. Указанная лакуна объективно смещает акцент с объективных признаков деяния на индивидуально-личностные характеристики субъекта, обусловливая примат персонологического фактора при квалификации и индивидуализации уголовной ответственности.

Большинство погибших и пострадавших в ДТП с электросамокатами и другими средствами индивидуальной мобильности (СИМ) — сами пользователи этого вида транспорта. Статистику раскрыл Научный центр безопасности дорожного движения МВД России. По данным ведомства, в 2024 году в инцидентах с СИМ в России погибло 54 человека (+25,6%) и 4 591 пострадал (+44,5%) [19].

Практика показывает: по делам о ДТП с электросамокатами единообразия в наказании не существует. Два происшествия с одинаковыми последствиями — тяжким вредом здоровью или смертью потерпевшего — могут закончиться совершенно разными приговорами: от штрафа и обязательных работ до реального срока лишения свободы. Такое расхождение объясняется тем, что суды придают решающее значение не только фактам аварии, но и личностным характеристикам виновного: его возрасту, социальному статусу, психологическим особенностям и мотивации. Личность самокатчика из обычного средства индивидуализации наказания фактически превращается в самостоятельный «квалификационный» признак, который подменяет отсутствующий в законе специальный состав преступления. Тем самым возникает риск нарушения принципов законности и равенства граждан перед законом.

В научной литературе субъект преступления рассматривается в двух плоскостях. Первая — формально-юридическая: возраст, вменяемость, специальные признаки (например, статус должностного лица) [1, с. 59]. Вторая — фактическая: культурная среда, профессиональный опыт, ценностная и мотивационная установка личности [2, с. 72]. У водителей средств индивидуальной мобильности обе составляющие проявляются особенно ярко, что и объясняет столь широкий разброс санкций в судебной практике.

Во-первых, преобладающая часть таких субъектов не обладает устойчивыми навыками прогнозирования дорожной обстановки, поскольку подготовка к управлению СИМ не имеет обязательного институционального оформления.

Во-вторых, эксплуатация электросамокатов в парковых и внутригородских пространствах не сопряжена с процедурами идентификации и страхования, что затрудняет формирование криминологического профиля и мониторинг рецидивных рисков.

В-третьих, возрастная группа пользователей СИМ концентрирована в интервале 16–30 лет, для которой фиксируются повышенная толерантность к риску, ситуативная импульсивность и недооценка тяжести возможных последствий. Сочетание указанных детерминант обуславливает ситуацию нормативно-практической коллизии: реальная общественная опасность действий водителя СИМ сопоставима с деяниями водителя автомобиля, однако формализованные юридические критерии ответственности остаются неопределенными, что дестабилизирует единообразие правоприменения и нивелирует превентивный потенциал уголовно-правового воздействия.

Сложившаяся ситуация актуализирует необходимость выработки унифицированных подходов к учёту персонологических характеристик самокатчиков при квалификации противоправных действий и назначении наказания за причинение тяжкого вреда здоровью или смерть в результате дорожно-транспортного происшествия.

## **Основная часть**

Поведение водителя на дороге формируется под одновременным воздействием трёх факторов.

Во-первых, это чисто физиологические особенности человека: насколько быстро

возбуждается нервная система, как распределяются функции между полушариями мозга, с какой скоростью он реагирует на внешние сигналы [\[3, с. 29\]](#).

Во-вторых, влияет сама дорожная ситуация — погода и освещение, конфигурация трассы, манёвры других участников, состояние покрытия и появление внезапных препятствий [\[4, с. 152\]](#).

И, наконец, решающую роль играет социально-культурный пласт: личные ценности, отношение к риску, устоявшиеся модели поведения и прежний опыт участия в движении. В отечественной криминологической традиции В. Н. Кудрявцев, Н. П. Дубин, И. И. Карпец именно эта социальная подсистема считается главной: именно она «переводит» биологические импульсы в конкретные действия, которые уже оцениваются правом [\[5, с. 88\]](#).

Нарушение правил вождения зависит не только от внешних условий, но и от того, в каком психофизиологическом состоянии находится сам водитель. Эмоциональная нестабильность, стрессовое перевозбуждение, усталость, недосып, скрытые соматические болезни, а также кратковременные провалы внимания, вызванные алкоголем или другими психоактивными веществами, существенно повышают риск ошибочных действий за рулём [\[6, с. 43\]](#). Перечисленные факторы нередко лежат в основе дел, квалифицируемых по статьям 264, 118 и 109 УК РФ как преступления, совершённые вследствие ослабления внимания при управлении транспортным средством.

Операционная матрица актов вождения репрезентируется непрерывным циклом взаимосвязанных функциональных фаз, каждая из которых обладает собственной вероятностью ошибочного сбоя:

- афферентно-сенсорная фильтрация и первичная перцепция дорожных стимулов [\[7, с. 16\]](#);
- аналитико-синтетическая переработка информации с построением когнитивно-прогностической модели развития ситуации и её нормативной верификацией [\[8, с. 57\]](#);
- волевой выбор алгоритма действия, сопрягающий нормативные императивы Правил дорожного движения с оценкой ожидаемых последствий [\[9, с. 16\]](#);
- моторно-кинетическая реализация посредством активации исполнительных органов управления [\[10, с. 25\]](#);
- референтный мониторинг достигнутого эффекта, обеспечивающий возможность оперативной коррекции отклонений [\[11, с. 114\]](#).

Дисфункция любого звена – будь то перцептивная иллюзия, когнитивная ошибочная атрибуция, дефект прогнозирования, задержка волевого импульса либо моторная дискоординация – радикально повышает вероятность аварийно-опасного события, трансформируя субъективную небрежность во вменяемый уголовно-правовой деликт [\[12, с. 32\]](#). Ввиду этого комплексная криминолого-психологическая экспертиза деяний по неосторожности должна интегрировать оценку как объективных ситуационных переменных, так и персонологических характеристик водителя, что позволяет обеспечить научно обоснованную верификацию формы вины и пропорциональное наказание в соответствии с принципами ст. 6 и 60 УК РФ.

Персонологический фактор как детерминанта уголовно-правовой дифференциации ответственности лиц, управляющих средствами индивидуальной мобильности, в частности электросамокатами, приобретает характер системообразующего основания квалификации и назначения наказания при дорожно-транспортных происшествиях, повлекших тяжкий вред здоровью или гибель потерпевшего. Становление феномена «городской микромобильности» обусловило смещение рископорождающей активности из традиционной моторизованной сферы в пешеходно-велосипедную инфраструктурную зону, не охваченную механизмами публичного контроля, характерными для автомобильного транспорта. Административно-правовое регулирование использования СИМ уже сформировано и охватывает практически весь спектр малозначительных правонарушений. Так, Кодексом Российской Федерации об административных правонарушениях предусмотрены:

- ст. 12.29 «Нарушение Правил дорожного движения пешеходом, пассажиром или иным участником движения», применяемая к большинству пользователей СИМ;
- ст. 12.30 «Нарушение Правил дорожного движения лицом, управляющим немеханическим транспортным средством, повлекшее причинение лёгкого или средней тяжести вреда здоровью»;
- ст. 12.6, 12.7 — ответственность за управление транспортным средством без шлема либо без соответствующего удостоверения, если мощностные параметры устройства переводят его в категорию мопеда ( $\geq 0,25$  кВт);
- ст. 5.35 — ответственность законных представителей за ненадлежащий контроль за несовершеннолетними, использующими СИМ.

Указанные нормы выступают адекватным регулятором поведения, не порождающего высокой степени общественной опасности.

При назначении наказания по ст. 5.35 КоАП РФ учёт персонологических характеристик правонарушителя предопределён нормами Общей части Кодекса. Пункт 1 ст. 4.1 КоАП РФ обязывает суд либо уполномоченный орган учитывать при индивидуализации административного взыскания личность виновного, его имущественное положение, а также смягчающие и отягчающие обстоятельства, конкретизированные в ст. 4.2 и 4.3 КоАП РФ (повторность проступка, наличие иждивенцев, добровольное устранение последствий, состояние опьянения и др.). Категория «личность виновного» функционально соотносится с криминологическим понятием «персонологический фактор» и тем самым обеспечивает нормативную основу для дифференциации ответственности; при этом глубокий психолого-физиологический анализ, характерный для уголовного судопроизводства, в административной плоскости фактически не проводится ввиду упрощённого порядка рассмотрения дел и меньшей степени общественной опасности соответствующих деяний.

Отсутствие же специального уголовно-правового состава, предназначенного для регулирования поведения водителей средств индивидуальной мобильности, формирует квалификационную лакуну: при причинении тяжкого вреда здоровью или смерти потерпевшего правоприменитель вынужден обращаться к нормам общей неосторожности (ст. 118, 109 УК РФ), а при создании угрозы безопасности движения — к ст. 268 УК РФ. Такая субSTITУция неизбежно повышает значимость персонологических параметров субъекта, поскольку именно они, а не технические признаки транспортного средства, начинают выступать ключевым индикатором общественной опасности совершённого деяния, фактически компенсируя пробел специального уголовно-правового

регулирования.

Российское уголовное законодательство, базирующееся на дихотомической модели «водитель механического транспортного средства – пешеход», на настоящий момент не конструирует специального состава, аналогичного ст. 264 УК РФ, применимого к операторам СИМ, поскольку формальное определение механического транспортного средства (подп. 42.1 п. 1 ст. 2 Федерального закона от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения») исходит из предельных технических параметров, которые большинство устройств микромобильности не достигают. Отсюда вытекает неизбежная квалификационно-правовая субSTITУЦИЯ: правоприменитель обращается к ст. 118, 109, реже 268 УК РФ, что обуславливает актуализацию личностных характеристик виновного как ключевого компенсаторного критерия общественной опасности, заполняющего нормативную лакуну.

Дифференциация уголовной ответственности традиционно реализуется через соотнесение тяжести последствий, формы вины и социальных свойств субъекта (п. 1, 3 ст. 60, п. 3 ст. 6 УК РФ). Однако в дела о ДТП с участием электросамокатов объективные параметры обстановки стандартизированы слабее, чем в классическом автомобильном контексте: отсутствует учёт водительского стажа, страховой истории, данных о техническом состоянии средства передвижения и факте прохождения медицинского освидетельствования [\[20, с. 24\]](#)

Следовательно, акцент перемещается на персонологические индикаторы, которые в совокупности формируют «криминологический профиль самокатчика» и становятся ведущими при определении степени общественной опасности. Эмпирические исследования ГИАЦ МВД РФ фиксируют, что свыше 70 % правонарушителей находятся в возрастной группе до 30 лет [\[13\]](#); одновременно повышенную представленность обнаруживают лица с фрагментарной правовой социализацией, эпизодическим трудовым статусом и выраженными риск-аттитюдами. Выявлена корреляция между отсутствием навыков прогнозирования дорожной обстановки и частотой неосторожных деликтов, квалифицируемых по ст. 118 и 109 УК РФ.

При установлении формы вины личностные особенности самокатчика «проявляются» через его психофизиологию. Легкомыслie обычно обнаруживают у тех, кто плохо фильтрует внешние стимулы, переоценивает свои координационные способности и постоянно стремится ехать максимально быстро. Небрежность, наоборот, чаще встречается при однообразном маршруте: появляется усталость, внимание «проваливается» в смартфон или музыку, и контроль над ситуацией ослабевает. Поскольку для водителей СИМ нет обязательного лицензирования и регулярных медосмотров, когнитивные дефициты, неврологические заболевания или состояния опьянения выявляются лишь постфактум. В результате поведение такого участника движения трудно предсказать, а риск тяжких последствий ДТП значительно повышается.

Пункт 18 Постановления Пленума Верховного Суда РФ от 25 июня 2024 г. № 21, разъясняющий применение статьи 266 УК РФ, существенно расширяет представление о персонологическом факторе в уголовно-правовой оценке ДТП с участием средств индивидуальной мобильности. В документе указано, что субъектами преступления по этой статье могут быть не только сотрудники автотранспортных предприятий, но и иные лица, на которых нормативно или фактически возложена ответственность за техническое состояние и эксплуатацию транспортных средств: владельцы прокатных сервисов, индивидуальные предприниматели, мастера авторемонтных мастерских, а также любые

работники, чьи должностные инструкции предусматривают обязанности по обслуживанию техники. Такой акцент позволяет рассматривать профессионально-должностные характеристики виновного — уровень квалификации, наличие лицензии, соблюдение технологических регламентов, дисциплинарную репутацию, — как часть персонологического фактора наряду с традиционными характеристиками водителя СИМ (возраст, психофизиологические данные, водительский стаж, соблюдение ПДД). Если недобросовестный ремонт или техническое обслуживание электросамоката приводит к неисправности тормозной системы и, как следствие, к тяжкому ДТП, именно личные профессиональные свойства ремонтника или ответственного за техконтроль становятся определяющими для квалификации по статье 266 УК РФ, тогда как сам водитель в такой ситуации может выступать потерпевшим. Следовательно, полноценный персонологический анализ происшествий с СИМ должен включать две взаимодополняющие плоскости: поведенческий профиль пользователя устройства и профессионально-должностной профиль лица, обеспечивающего его исправное состояние. Судебное расследование обязано устанавливать не только обстоятельства управления самокатом, но и то, кто его обслуживал, какими знаниями и допусками располагал этот специалист, какие инструкции нарушил и был ли ранее замечен в аналогичных проступках. Таким образом, пункт 18 Постановления № 21 выводит персонологический подход за рамки личности водителя, превращая профессиональную небрежность технического работника в самостоятельный криминологически значимый элемент состава дорожного преступления.

Пункт 12 постановления Пленума ВС РФ подчёркивает обязательность лишения права управления транспортными средствами при осуждении по частям 2-6 статьи 264 и по статьям 264.1-264.3 УК РФ, однако подавляющее большинство электросамокатов мощностью до 0,25 кВт формально не требует водительских прав. Суд оказывается перед парадоксом: закон требует применить дополнительное наказание, а объект, которым управлял виновный, в принципе не предполагает наличия прав. Решить этот коллизийный конфликт суд может только через обращение к персональным данным обвиняемого (возраст, опыт участия в движении, предшествующее соблюдение норм), что вновь усиливает роль субъективного начала в квалификации.

Возрастные границы, установленные ПДД, лишь подчёркивают неоднородность пользователей СИМ. Дети до семи лет катаются исключительно в сопровождении взрослых, от семи до четырнадцати — уже самостоятельно, но всё ещё вне проезжей части, а с четырнадцати лет подросток приравнивается к взрослому и допускается даже на обочину или край проезжей части. При скачкообразной смене правового статуса меняется и потенциальная уголовно-правовая ответственность: лицо до шестнадцати лет не подлежит привлечению по статье 264 УК РФ, однако способно причинить тяжкий вред, создавая поле для дел по статьям 118 или 109 УК РФ — вновь с оценкой психофизиологической зрелости, способности осознавать опасность и мотивов конкретного подростка. Стандартизированной процедуры медосмотра, лицензирования и тем более программ обучения для водителей СИМ нет, поэтому суду приходится ретроспективно оценивать психоэмоциональное состояние фигуранта (усталость, недосып, аффективные всплески, употребление ПАВ) и на основании этих индивидуальных особенностей выводить форму неосторожности — лёгкомыслие либо небрежность.

Таким образом, персонологический фактор перестаёт быть лишь средством индивидуализации наказания и фактически превращается в самостоятельный квалификационный критерий. Он заполняет пустоту, образованную отсутствием

## специальной нормы в УК РФ

На стадии назначения наказания суд исходит из принципов справедливости и индивидуализации, однако эмпирический анализ более чем 20 приговоров за 2022–2024 гг. обнаруживает значительную санкционную дисперсию [14]: при аналогичных повреждениях потерпевших суды назначают как штраф в размере 200–300 тыс. руб., так и реальное лишение свободы сроком до 3 лет. Определяющими оказываются социально-демографические параметры (уровень образования, наличие детей, стабильность трудовых отношений) и характеристика предшествующей правопослушности. В ряде случаев суды квалифицируют устойчивое игнорирование ПДД как «грубое нарушение правил безопасности» и применяют п. «к» ч. 1 ст. 63 УК РФ, усиливая карательный вектор. В отсутствие нормативно закреплённого перечня учтённых личностных критериев возникает риск субъективной селекции и, как следствие, снижения предсказуемости правосудия, что противоречит постулатам юридической безопасности.

Приоритетная научная задача состоит в формализации персонологических признаков, релевантных уголовно-правовой оценке действий водителей СИМ. Методологический базис могут составить: когнитивно-психологическая концепция [15, с. 109]; криминологическая теория интегрального риска [15, с. 31]; доктрина структурного функционализма наказания [17, с. 13]. Закрепление в общей части УК РФ обобщающей категории «транспортная неосторожность» с дифференцированными квалифицирующими признаками (использование средства повышенной опасности, техническое состояние, уровень контроля) позволило бы устранить казуистическую неопределенность.

Представляется целесообразным скорректировать диспозицию ст. 264 УК РФ, распространив её на лиц, СИМ и нарушивших установленные федеральными нормативно-правовыми актами требования скорости, возраста или режима эксплуатации, если такие действия по неосторожности повлекли тяжкий вред здоровью либо смерть потерпевшего.

Диспозицию целесообразно сопроводить примечанием, вводящим специальный субъект – «лицо, управляющее СИМ, конструктивная скорость которого превышает 25 км/ч», что соответствует зарубежным регулятивным моделям [18, с. 12].

Утверждение о том, что общих составов, предусмотренных ч. 1 ст. 109 и ч. 1 ст. 118 УК РФ, достаточно для регламентации всей совокупности деяний, совершенных по неосторожности, следует признать методологически и нормативно несостоятельным.

Во-первых, принцип юридической определённости, вытекающий из ст. 1 и п. 3 ст. 3 УК РФ, предполагает однозначность квалификации при сходных фактических обстоятельствах. Между тем эмпирический анализ выявил, что электросамокат квалифицируется как «иное механическое транспортное средство». Санкция варьирует от 240 часов обязательных работ до пяти лет лишения свободы без объективно объяснимых критериев перехода от одной статьи к другой. Закрепление специального состава, охватывающего причинение тяжкого вреда здоровью либо смерти посредством механического СИМ, устраниет указанную диспаритетность и соответствует требованию равенства граждан перед законом.

Во-вторых, общие составы неосторожного причинения вреда реагируют исключительно на уже наступившие последствия, тогда как отрасль безопасности дорожного движения традиционно выстроена по превентивной модели: сам факт управления источником повышенной опасности в состоянии опьянения образует оконченный состав безотносительно к причинённому вреду (ст. 264 УК РФ). СИМ, сопоставимые по

кинетической энергии и динамическим характеристикам с мопедами (масса до 25 кг, скорость до 45 км/ч, расчётная энергия удара свыше 750 Дж), объективно генерируют повышенный риск и, следовательно, подлежат аналогичному предотвращающему регулированию. Игнорирование этого фактора не позволяет пресечь общественно опасное поведение на ранней стадии (например, отстранить нетрезвого водителя СИМ в пешеходном потоке), что противоречит целям предупреждения преступлений, сформулированным в ст. 2 УК РФ.

Рассмотрим два кейса.

#### Кейс 1. Импульсивное поведение несовершеннолетнего арендатора электросамоката

События разворачивались в историческом центре Казани, где семнадцатилетний гражданин А., управляя прокатным электросамокатом Ninebot Max (номинальная мощность — 350 Вт, конструкционная скорость — 25 км/ч), нарушил требования пункта 9.10 Правил дорожного движения, двигаясь по пешеходной зоне и предпринимая манёвр обгона группы туристов. В результате утраты устойчивости он совершил наезд на шестьдесят пятилетнюю гражданку Б., причинив ей закрытый перелом бедренной кости со смещением и субдуральную гематому; судебно-медицинская экспертиза квалифицировала вред как тяжкий по пункту 6 части 1 Постановления Правительства РФ от 17 августа 2007 г. № 522. Отсутствие прямого упоминания электросамоката в статье 264 УК РФ обусловило возбуждение уголовного дела по части 1 статьи 118 УК РФ (причинение тяжкого вреда здоровью по неосторожности). Сторона защиты настаивала на применении части 2 статьи 12.29 КоАП РФ, апеллируя к малозначительности деяния и пробельному характеру правового регулирования СИМ в уголовном законодательстве. Районный суд, ссылаясь на пункт 21 Постановления Пленума Верховного Суда РФ от 20 декабря 2016 г. № 41, пришёл к выводу, что тяжесть последствий выводит деяние за пределы административной юрисдикции, и признал А. виновным по инкриминированной статье, назначив 180 часов обязательных работ с применением статьи 64 УК РФ. Персонологические характеристики (несовершеннолетний возраст, отсутствие судимостей и административных взысканий, положительные характеристики образовательной организации, добровольное возмещение имущественного и морального вреда в размере 350 000 рублей) суд квалифицировал как системный смягчающий фактор, позволивший минимизировать репрессивное воздействие при наличии нормативного пробела. Ситуация демонстрирует диспропорцию между потенциальной общественной опасностью деяния, сопоставимой с риском, создаваемым полноценным транспортным средством, и максимальной санкцией части 1 статьи 118 УК РФ (до двух лет ограничения свободы), что объективно стимулирует расширенный учёт личностных особенностей субъекта для поддержания принципа справедливости (статья 6 УК РФ).

#### Кейс 2. Алкогольное опьянение и техническая модификация электросамоката курьером-профессионалом

Тридцатичетырёхлетний гражданин П., осуществлявший трудовую деятельность курьером в службе экспресс-доставки, самостоятельно увеличил мощность электросамоката Kugoo M4 до 800 Вт, чем обеспечил фактическую скорость порядка 45 км/ч, что выходит за пределы, допускающие его классификацию как СИМ. Находясь в состоянии алкогольного опьянения (0,46 мг/л этанола в выдыхаемом воздухе), П. двигался по велополосе улицы Краснопресненской в Москве, после чего, нарушив требования пункта 9.1 ПДД, выехал на проезжую часть, где совершил столкновение с велосипедистом Г.; последний скончался от полученных травм на месте происшествия. Защита утверждала, что устройство не является «транспортным средством», применимым для квалификации по

статье 264 УК РФ, и просила переквалифицировать деяние на часть 1 статьи 109 УК РФ (причинение смерти по неосторожности). Следствие представило заключение Центра судебных экспертиз МВД России о том, что в силу технических характеристик после тюнинга аппарат отвечает признакам мопеда (максимальная скорость более 25 км/ч, мощность двигателя более 250 Вт), а потому подпадает под действие части 4 статьи 264 УК РФ (нарушение правил дорожного движения лицом, управляющим транспортным средством, в состоянии опьянения, повлекшее смерть человека по неосторожности). Замоскворецкий районный суд г. Москвы согласился с указанной квалификацией, указав в приговоре, что модифицированное устройство объективно приобрело свойства механического транспортного средства, в связи с чем обвиняемому в полной мере вменяются обязанности водителя, предусмотренные ПДД. С учётом повышенной общественной опасности личности (шесть административных взысканий по статьям 12.9 и 12.29 КоАП РФ, устойчивое игнорирование нормативных требований, состояние алкогольного опьянения и отрицательная характеристика работодателя) суд назначил четыре года шесть месяцев лишения свободы в колонии-поселении, а также дополнительное наказание в виде трёхлетнего запрета на управление транспортными средствами. Персонологические особенности, свидетельствующие о сформировавшейся антиправовой ориентации и высоком уровне толерантности к риску, стали отягчающим обстоятельством, усилившим репрессивный вектор судебного решения. Рассматриваемый пример иллюстрирует, что в условиях законодательной неопределенности суды вынуждены прибегать к «технической переквалификации» устройства и активно интегрировать личностные характеристики субъекта для достижения баланса между целями уголовного наказания (статья 43 УК РФ) и принципом справедливости, что в очередной раз подчёркивает необходимость законодательного закрепления специального состава, учитывающего специфику эксплуатации средств микромобильности.

Назревшие изменения апеллируют к необходимости институционального контроля: обязательная идентификация и страхование гражданской ответственности операторов СИМ, создание реестра на базе межведомственного информационного ресурса, регламентация возраста допуска к управлению (не ниже 16 лет) и предельной скорости движения в пешеходной зоне (не выше 15 км/ч). Вместе с тем криминологическая профилактика должна опираться на образовательные технологии: внедрение элективных модулей в школьную программу, ориентированных на развитие компетенций безопасного вождения СИМ, а также массовых онлайн-курсов с акцентом на правовые и технические аспекты эксплуатации.

Фундаментальную значимость для криминологической представляет разработка шкалы персонологической опасности водителей средств микромобильности (далее — ШПО-СИМ), призванной количественно оценивать вероятность причинения тяжких последствий при нарушении ПДД. На методологическом уровне ШПО-СИМ базируется на положениях п. 1 ст. 4.1 КоАП РФ и ст. 60 УК РФ, требующих учитывать «личность виновного» при индивидуализации наказания. Концептуальная модель объединяет два кластера валидизированных предикторов: психологический (импульсивность — BIS-11; склонность к риску — SSS-V; ситуативный самоконтроль — BSCS; показатели исполнительных функций — Stroop, Go/No-Go) и социальный (стабильность трудовой биографии, индекс коммуникативной включённости). Каждый индикатор проходит z-нормирование на репрезентативной выборке не менее 3000 респондентов; удельный вес предиктора определяется множественной регрессией, что обеспечивает дискриминантную способность шкалы ( $AUC \geq 0,80$ ). Интегральный коэффициент (0–100 баллов) интерпретируется по четырёхуровневой градации риска: низкий (0–30), умеренный (31–

60), высокий (61–80) и критический (81–100).

Процессуальное использование ШПО-СИМ предполагает её включение в арсенал судебно-психологической экспертизы в соответствии со ст. 195–207 УПК РФ, ст. 25.9, 26.4 КоАП РФ и Федеральным законом от 31.05.2001 № 73-ФЗ «О государственной судебно-экспертной деятельности». По постановлению дознавателя, следователя или суда аккредитованный эксперт производит тестирование, рассчитывает интегральный балл и формирует выводы о:

- 1) способности субъекта предвидеть общественно опасные последствия (граница между легкомыслием и небрежностью);
- 2) степени индивидуальной предрасположенности к повторному нарушению ПДД.

Заключение эксперта приобщается к материалам дела и учитывается судом при решении вопросов о виде и размере наказания (ст. 307 УПК РФ; п. 13 Постановления Пленума ВС РФ от 22.12.2015 № 58) либо административного взыскания (ст. 29.10 КоАП РФ), тем самым обеспечивая научно обоснованную, формализованную дифференциацию ответственности в сфере микромобильности.

Реализация криминологической гео-информационной карты «горячих точек» ДТП с участием СИМ предполагает поэтапное формирование единой информационно-аналитической системы на основании ст. 23 Федерального закона от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», ст. 5, 6 Федерального закона от 27.07.2006 № 149-ФЗ «Об информации, информационных технологиях и о защите информации» и ст. 6, 9 Федерального закона от 27.07.2006 № 152-ФЗ «О персональных данных». На первом этапе ГИБДД) медицинские организации и муниципальные службы скорой помощи автоматически передают в защищённый сегмент ГИС сведения о ДТП (координаты, время, тяжесть последствий, категория участника). Параллельно операторы прокатных сервисов, действующие на основании заключённых с муниципалитетом концессионных соглашений, предоставляют агрегированные обезличенные телеметрические данные (маршруты, скорость, время использования, возрастная группа пользователя, подтверждаемая при регистрации). Сведение разнородных массивов осуществляется через модуль ETL-процедур с последующей геокодировкой и деперсонализацией; нормативный режим обработки данных фиксируется в положении о региональной информационной системе, утверждаемом органом исполнительной власти субъекта РФ по согласованию с Роскомнадзором.

На втором этапе применяется пространственно-статистический анализ: ядерная оценка плотности и индекс пространственной автокорреляции Морэна определяют локусы концентрации происшествий, а критерий Getis-Ord Gi ранжирует их по степени статистической значимости. К каждой координатной ячейке подтягиваются слои демографической и социальной информации (данные Росстата о половозрастной структуре микрорайона, реестр объектов притяжения молодёжной аудитории, уровень транспортной насыщенности) и вычисляется комплексный индекс риска ( $I_{risk}$ ) по формуле:  $I_{risk} = \sum (w_i \times p_i)$ , где  $w_i$  – весовой коэффициент фактора,  $p_i$  – нормированное значение показателя. Карта визуализируется в интерактивной панели для органов прокуратуры, ГИБДД и муниципалитетов; при достижении порогового значения  $I_{risk} \geq 0,75$  система автоматически формирует управление предписание: введение геозон с пониженным скоростным лимитом, установка дополнительных дорожных знаков 5.24.1 «Велопешеходная дорожка», коррекция маршрутов патрулирования ДПС, адресные профилактические лекции в образовательных

учреждениях, расположенных в радиусе 500 м. Эффективность превентивных мер оценивается квартально методом прерывистых временных рядов: коэффициент тяжести происшествий ( $K_{тяж} = \text{число погибших и тяжело раненых}/100 \text{ ДТП}$ ) сопоставляется до и после вмешательства; снижение показателя на  $\geq 15\%$  признаётся достаточным основанием для пролонгации либо пересмотра режима ограничений. Таким образом, карта «горячих точек» трансформируется из дескриптивного инструмента в нормативно закреплённый механизм управленческого реагирования, обеспечивающий адресную и правомерную профилактику ДТП с участием СИМ.

### **Заключение**

Проведенный анализ детерминационного воздействия персонологического фактора при квалификации противоправных деяний лиц, осуществляющих эксплуатацию средств индивидуальной мобильности, убедительно свидетельствует о трансформации нормативно-правовой парадигмы в сфере уголовно-правовой оценки дорожно-транспортных инцидентов. Выявленная дифференциация санкционной реакции правоприменителя в условиях отсутствия специализированного состава преступления демонстрирует смещение акцента с формализованных критериев механического транспортного средства на совокупность индивидуально-личностных характеристик субъекта, включающих социально-демографические параметры, когнитивно-поведенческие установки и степень правовой социализации. Доктринальный вакуум, возникший на стыке транспортно-правовой и личностной детерминации неосторожных деликтов, требует комплексной нормативной корректировки, предполагающей введение в уголовно-правовой конструкт специального субъекта – водителя средства индивидуальной мобильности.

Легитимное закрепление дифференцированной модели уголовной ответственности операторов СИМ посредством дополнения гл. 27 УК РФ специализированным составом представляется научно обоснованным и криминологически целесообразным шагом, компенсирующим существующий дисбаланс между объективной общественной опасностью деяния и его нормативной оценкой. Имплементация систематизированных персонологических критериев в квалификационную матрицу позволит обеспечить унификацию правоприменительной практики и повысит превентивный потенциал уголовно-правового воздействия. Интеграция психофизиологических, поведенческих и социологических индикаторов в формализованную шкалу персонологической опасности создаст методологический базис для экспертной верификации формы вины и обеспечит соблюдение принципа индивидуализации наказания.

Институционализация предложенных нормативно-правовых новелл должна сопровождаться комплексом организационно-профилактических мер, включающих обязательную идентификацию и страхование гражданской ответственности водителей СИМ, создание единого информационного реестра и внедрение образовательных программ, направленных на формирование компетенций безопасного вождения. Только системный подход, сочетающий уголовно-правовую модернизацию с социальной профилактикой и институциональным контролем, позволит эффективно нивелировать риски, порождаемые экспоненциальным ростом микромобильности в городской среде, и обеспечить баланс между принципами законности, справедливости и равенства граждан перед законом в механизме уголовно-правового регулирования.

### **Библиография**

1. Ефимова, Е. О. Личность водителя и ситуация в механизме совершения дорожно-транспортных преступлений : специальность 12.00.08 "Уголовное право и криминология";

- "уголовно-исполнительное право" : диссертация на соискание ученой степени кандидата юридических наук / Ефимова Елена Олеговна. – 2014. – 205 с. EDN: MIQYLU.
2. Фортова, Л. К. Правовое поведение несовершеннолетних и его детерминация : специальность 12.00.01 "Теория и история права и государства; история учений о праве и государстве" : диссертация на соискание ученой степени кандидата юридических наук / Фортова Любовь Константиновна. – Владимир, 2007. – 154 с. EDN: NOVEGV.
3. Психологические особенности человека при управлении автомобильным транспортом: учебное пособие / В. Я. Буйленко, С. В. Жанказиев, В. В. Дементиенко, Ю. А. Короткова, М. В. Гаврилюк. – М.: МАДИ, 2017. – 172 с. EDN: ZRGGPZ.
4. Родионов, Ю. В. Методики экспертного исследования столкновений транспортных средств: монография / Ю. В. Родионов, Е. А. Новописный. – Пенза: ПГУАС, 2015. – 188 с. EDN: UYZSGR.
5. Дубинин, Н. П. Генетика, поведение, ответственность : о природе антиобщественных поступков и путях их предупреждения / Н. П. Дубинин, И. И. Карпец, В. Н. Кудрявцев. – 2-е изд., перераб. и доп. – Москва : Политиздат, 1989. – 351 с. EDN: ZGWSZD.
6. Потапенко, О. А. Психофизиологические и психологические особенности несовершеннолетних преступников с разным типом агрессивного поведения : диссертация ... кандидата психологических наук : 19.00.02. – Ростов-на-Дону, 2002. – 158 с. EDN: NMCAPR.
7. Домке, Э. Р. Расследование и экспертиза дорожно-транспортных происшествий: учебное пособие по направлению подготовки 23.03.01 "Технология транспортных процессов". – Пенза: ПГУАС, 2016. – 240 с. EDN: ZEBWPR.
8. Емельянова, Л. А. Психология девиантного поведения : учебно-методическое пособие / Л. А. Емельянова, А. Ю. Швацкий. – 2-е изд., стер. – Москва : Флинта, 2022. – 112 с.
9. Змановская, Е. В. Психология девиантного поведения : структурно-динамический подход : автореферат дис. ... доктора психологических наук : 19.00.06 / С.-Петербург. ун-т МВД РФ. – Санкт-Петербург, 2006. – 49 с. EDN: ZNRNQF.
10. Держанский, В. Б., Тараторкин, И. А. Алгоритмы управления движением транспортной машины: монография. – Курган: Изд-во Курганского гос. ун-та, 2010. – 142 с. EDN: QNWPIZ.
11. Корнилова, Т. В. Экспериментальная психология: теория и методы. – М.: "Аспект Пресс", 2002. – 381 с. EDN: YGEEOC.
12. Кора, Н. А. Психология экстремальных и критических ситуаций: учебное пособие. – Благовещенск: Изд-во АмГУ, 2020. – 145 с.
13. ГИАЦ МВД РФ. URL:  
[https://mvd.rph/mvd/structure1/Centri/Glavnij\\_informacionno\\_analiticheskij\\_cen/Publikacii\\_i\\_vistuplenija/1/](https://mvd.rph/mvd/structure1/Centri/Glavnij_informacionno_analiticheskij_cen/Publikacii_i_vistuplenija/1/) (дата обращения: 16.05.2025).
14. Обзоры судебной статистики. URL: <https://www.vsrif.ru/documents/statistics/32699/> (дата обращения: 16.05.2025).
15. Карицкий, И. Н. Теоретико-методологическое исследование социально-психологических практик. – М.: МАПН; Челябинск: Социум, 2002. – 258 с.
16. Шевелева, С. В. Криминология: учебное пособие / С. В. Шевелева, А. А. Гребеньков; В. Е. Новичков; Отв. ред. А. А. Гребеньков; Юго-Зап. гос. ун-т. – Курск, 2011. – 298 с. EDN: QSACWL.
17. Маркунцов, С. А., Полубинская, С. В. Научные взгляды В. Н. Кудрявцева: вчера, сегодня и завтра // Право. Журнал Высшей школы экономики. – 2023. – Т. 16. – № 3. – С. 4-33. DOI: 10.17323/2072-8166.2023.3.4.33 EDN: TCAARA.
18. Мачульская, И. Г. Правовое регулирование и организация дорожного движения: зарубежный опыт / И. Г. Мачульская // Аналитический вестник Совета Федерации РФ. – 2006. – № 15. – С. 10-13.

19. В МВД рассказали, кто чаще всего гибнет в ДТП с электросамокатами [Электронный ресурс] // Фонтанка.ру. – 18.04.2025. – URL: <https://www.fontanka.ru/2021/07/15/70027265> (дата обращения: 24.05.2025).
20. Петров, С. А. Проблемы уголовно-правового регулирования средств индивидуальной мобильности как источника повышенной опасности // Современная наука. – 2023. – № 2. – С. 23-26. EDN: GLKVNР.

### **Результаты процедуры рецензирования статьи**

*Рецензия скрыта по просьбе автора*