

Научная статья

УДК 343

<https://doi.org/10.35750/2071-8284-2025-1-130-138>

## Характеристика личности преступника, совершившего преступление, предусмотренное статьей 264 Уголовного кодекса Российской Федерации (статьей 317 Уголовного кодекса Республики Беларусь)

Дарья Викторовна Иванькович, адъюнкт

Московский университет МВД России имени В. Я. Кикотя  
Москва (117437, ул. Академика Волгина, д. 12), Российская Федерация  
dr.solovv@mail.ru  
<https://orcid.org/0009-0007-9180-3632>

### Аннотация:

**Введение.** Статья посвящена исследованию социально-демографических и уголовно-правовых особенностей личности преступника, совершающего преступление, предусмотренное ст. 264 Уголовного кодекса Российской Федерации (ст. 317 Уголовного кодекса Республики Беларусь). Актуальность исследования продиктована стремительным развитием транспортной инфраструктуры в современном мире (модернизация существующих и появление новых видов транспортных средств, уровень автомобилизации населения страны), изменением ценностей в нравственно-духовной сфере современного человека, которые неизбежно влияют на изменение криминологической характеристики личности преступника, совершающего дорожно-транспортное преступление.

**Методы.** В работе применяются как общенаучные методы познания (анализ и синтез, индукция и дедукция, обобщение, описание, сравнение, системно-структурный метод), так и конкретно-научные (анализ документов, статистический метод). Эмпирическую базу исследования составили отдельные формы статистической отчетности и правоприменительная практика Российской Федерации и Республики Беларусь.

**Результаты.** В результате проведенного исследования составлен типичный портрет личности преступника, совершающего дорожно-транспортное преступление, а также установлены отдельные морально-психологические свойства лиц, совершающих рассматриваемое преступное деяние. Указанные признаки являются основой для исследования детерминант и разработки и внедрения комплекса мер по предупреждению дорожно-транспортных преступлений.

### Ключевые слова:

личность преступника, криминологическая характеристика, дорожно-транспортное преступление, неосторожность

### Для цитирования:

Иванькович Д. В. Характеристика личности преступника, совершившего преступление, предусмотренное статьей 264 Уголовного кодекса Российской Федерации (статьей 317 Уголовного кодекса Республики Беларусь) // Вестник Санкт-Петербургского университета МВД России. 2025. № 1 (105). С. 130–138. <https://doi.org/10.35750/2071-8284-2025-1-130-138>.

Статья поступила в редакцию 05.07.2024;  
одобрена после рецензирования 25.11.2024;  
принята к публикации 20.03.2025.

Original article

## Personality characteristic of the offender committed crime under Article 264 of the Criminal Code of the Russian Federation (Article 317 of the Criminal Code of the Republic of Belarus)

Darya V. Ivankovich, Postgraduate

Moscow University of the MIA of Russia named after V. Ya. Kikot  
12, Academician Volgina str., Moscow, 117437, Russian Federation  
dr.solovv@mail.ru  
<https://orcid.org/0009-0007-9180-3632>

© Иванькович Д. В., 2025

**Abstract:**

**Introduction.** The article is devoted to the research of socio-demographic and criminal-lawful features of the offender committing the crime defined by Article 264 of the Criminal Code of the Russian Federation (Article 317 of the Criminal Code of the Republic of Belarus). The relevance of the study is due to the rapid development of transport infrastructure in present-day world (modernisation of existing and the emergence of new transport types, vehicle-to-the population ratio), changes in values in moral and spiritual sphere of the modern man, which inevitably influence the change in criminological personal characteristics of the offender committing the traffic crime.

**Methods.** General cognition methods (analysis and synthesis, induction and deduction, generalisation, description, comparison, systemic-structural method) as well as specifically scientific methods (document analysis, statistical method) were used in the research. Selected forms of statistical reporting and law enforcement practice of the Russian Federation and the Republic of Belarus formed empirical basis of the studies.

**Results.** The study produced a typical personal profile of the offender, committing the traffic crime, and established individual moral-psychological characteristics of persons, committing the defined offence, too. The indicated features are the basis for determinants' research and development and implementation of traffic crime prevention package.

**Keywords:**

criminal personality, criminological characteristics, traffic crime, negligence

**For citation:**

Ivankovich D. V. Personality characteristic of the offender committed a crime under Article 264 of the Criminal Code of the Russian Federation (Article 317 of the Criminal Code of the Republic of Belarus) // Vestnik of Saint Petersburg University of the MIA of Russia. 2025. № 1 (105). P. 130–138. <https://doi.org/10.35750/2071-8284-2025-1-130-138>.

The article was submitted July 5, 2024;  
approved after reviewing November 25, 2024;  
accepted for publication March 20, 2025.

## Введение

Исследование криминологической характеристики личности преступника имеет как научный, так и практический интерес, обусловленный необходимостью разработки и внедрения наиболее эффективных мер по профилактике отдельных преступных деяний, а также соблюдения принципа индивидуализации наказания. Любое криминологическое исследование личности преступника проводится для выявления и анализа ее основных свойств, которые лежат в основе преступного поведения, в целях его профилактики. Анализ социально-демографических и уголовно-правовых особенностей позволяет составить типичный портрет личности преступника, который является базисом как для выделения основных морально-психологических свойств лица, так и для установления отдельных детерминант совершения преступного деяния.

Интерес к исследованию личности преступника, совершающего дорожно-транспортное преступление, под которым мы понимаем преступное деяние, предусмотренное ст. 264 Уголовного кодекса Российской Федерации<sup>1</sup> (далее – УК РФ) и ст. 317 Уголовного кодекса Республики Беларусь<sup>2</sup> (далее – УК РБ), в первую очередь обусловлен тем, что рассматриваемый вид преступления характеризуется неосторожной формой вины. В то же время, несмотря на небрежное или легкомысленное отношение субъекта преступления к последствиям, рассматриваемое преступное деяние отличается высокой общественной опасностью, что обусловлено предусмотренным в рассматриваемом составе обязательным дополнительным объектом: жизнь и здоровье людей. Степень общественной опасности дорожно-транспортных преступлений подтверждается также решением законодателя об отнесении отдельных частей ст. 264 УК РФ к категории тяжких<sup>3</sup>. Стоит отметить, что ранее к категории тяжких относились только умышленные преступления.

Исследованием уголовно-правовой или криминологической характеристики личности преступника, совершающего дорожно-транспортное преступление, занимались К. Б. Аруев<sup>4</sup>,

<sup>1</sup> Уголовный кодекс Российской Федерации от 13 июня 1996 г. № 63-ФЗ (ред. от 29.05.2024) // Собрание законодательства Российской Федерации (далее – СЗ РФ). 1996. № 25. Ст. 2954.

<sup>2</sup> Уголовный кодекс Республики Беларусь от 9 июля 1999 г. № 275-З (ред. от 09.03.2023) // Национальный правовой Интернет-портал Республики Беларусь «Pravo.by»: [официальный сайт]. URL: <https://pravo.by/document/?guid=3871&p0=hk9900275> (дата обращения: 24.06.2024).

<sup>3</sup> О внесении изменений в Уголовный кодекс Российской Федерации : Федеральный закон от 17 июня 2019 г. № 146-ФЗ // СЗ РФ. 2019. № 25. Ст. 3166.

<sup>4</sup> Аруев К. Б. Криминологическая характеристика личности граждан, совершивших автотранспортные преступления, и вопросы профилактики данного вида преступлений : автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Санкт-Петербург, 2007. 21 с.

О. Н. Бондарчик<sup>5</sup>, Е. В. Гвоздева<sup>6</sup>, Л. В. Гридасова<sup>7</sup>, И. А. Гумеров<sup>8</sup>, Е. О. Ефимова<sup>9</sup>, В. И. Неверов<sup>10</sup>, Д. В. Смирнов<sup>11</sup>, О. Н. Ходасевич<sup>12</sup> и др.

Однако несмотря на значительное количество исследований, посвященных личности преступника, совершающего рассматриваемое преступление, и складывающуюся тенденцию по снижению абсолютных показателей дорожно-транспортных преступлений в период 2013–2022 гг., количество рассматриваемых преступлений остается достаточно высоким. Вместе с тем стоит отметить, что стремительное развитие транспортной инфраструктуры, заключающееся как в модернизации и появлении новых видов транспортных средств, так и в уровне автомобилизации населения страны и изменения в криминологической характеристике лица, совершающего дорожно-транспортное преступление, обуславливают актуальность проводимого исследования, что также подтверждается ростом числа зарегистрированных преступлений, предусмотренных ст. 264 УК РФ, в 2023 году (+1,51 % к аналогичному показателю за 2022 год), число которых составило 17865<sup>13</sup>, в Беларуси аналогичный показатель остался таким же и составил 762 преступления<sup>14</sup>.

## Методы

Методологическая основа исследования представлена как общенаучными методами познания (анализ и синтез, индукция и дедукция, обобщение, описание, сравнение, системно-структурный метод), так и конкретно-научными методами (анализ документов, статистический метод). В частности, в основе исследования личности преступника, совершающего дорожно-транспортное преступление, лежит системно-структурный анализ.

Эмпирическую базу исследования составили отдельные формы статистического наблюдения ФКУ «Главный информационно-аналитический центр МВД России», статистические данные Судебного департамента при Верховном Суде Российской Федерации, статистические формы отчетности Информационного центра МВД Республики Беларусь, 159 приговоров, вынесенных судами России, материалы 151 уголовного дела Беларуси.

## Результаты

Традиционно при рассмотрении структуры личности преступника выделяют социально-демографический, уголовно-правовой и морально-психологический блоки<sup>15</sup> [1, с. 321; 2, с. 309]. В силу сложности рассматриваемого вопроса в рамках настоящей статьи мы остановимся на социально-демографическом и уголовно-правовом блоках.

<sup>5</sup> Бондарчик О. Н. Преступные нарушения правил, дорожного движения и эксплуатации транспортных средств и их предупреждение (криминологический и уголовно-правовой аспекты) : дис. ... канд. юрид. Санкт-Петербург, 2005. 226 с.

<sup>6</sup> Гвоздева Е. В. Предупреждение уголовно наказуемых нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: по материалам Приволжского федерального округа : дис. ... канд. юрид. наук. Москва, 2007. 239 с.

<sup>7</sup> Гридасова Л. В. Криминологическое исследование дорожно-транспортных преступлений, связанных с нарушением Правил дорожного движения : дис. ... канд. юрид. наук. Барнаул, 2005. 210 с.

<sup>8</sup> Гумеров И. А. Криминологическая характеристика преступного нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств и его предупреждение : дис. ... канд. юрид. наук. Казань, 2004. 201 с.

<sup>9</sup> Ефимова Е. О. Личность водителя и ситуация в механизме совершения дорожно-транспортных преступлений : дис. ... канд. юрид. наук. Москва, 2014. 205 с.

<sup>10</sup> Неверов В. И. Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: уголовно-правовое и криминологическое исследование : дис. ... канд. юрид. наук. Саратов, 2007. 243 с.

<sup>11</sup> Смирнов Д. В. Уголовно-правовая и криминологическая характеристика нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств : дис. ... канд. юрид. наук. Москва, 2004. 196 с.

<sup>12</sup> Ходасевич О. Н. Криминологическая характеристика и предупреждение автотранспортных преступлений : автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Челябинск, 2004. 24 с.

<sup>13</sup> Статистический отчет по форме № 491 (1-ЕГС) «Единый отчет о преступности» // Генеральная прокуратура Российской Федерации : [официальный сайт]. URL: <https://мвд.рф/dejatelnost/statistics> (дата обращения: 24.05.2024).

<sup>14</sup> Показатели статистики о преступности Республики Беларусь, полученные на основании запроса от 07.08.2023 г. № 2/36/4133овд в информационный центр МВД Республики Беларусь о предоставлении статистических сведений. Документ не публиковался.

<sup>15</sup> Криминология : учебное пособие / сост. И. А. Паршина, Е. В. Грибанов, В. С. Соловьев [и др.]. Краснодар : Краснодарский университет МВД России, 2021. 132 с.

Социально-демографический блок включает в себя такие показатели, как пол, возраст, образование, семейное положение, социальное положение, гражданство и др. Выявление особенностей социально-демографической характеристики позволяет выделить наиболее криминогенную часть населения с целью оказания усиленного профилактического воздействия. Кроме того, именно социально-демографические признаки личности преступника являются наиболее объективными и легко устанавливаемыми [3, с. 82].

Анализ статистических показателей в отношении лиц, осужденных за совершение дорожно-транспортного преступления, показал, что криминогенная активность лиц мужского пола в значительной степени превалирует над криминогенной активностью лиц женского пола: удельный вес мужчин среди лиц, совершивших рассматриваемое преступное деяние, в период с 2013 по 2023 гг. составлял в среднем 92,02 % в России<sup>16</sup> (за период с 2018 по 2023 гг. в Беларуси – 88,32 %<sup>17</sup>).

Однако, несмотря на относительно незначительное количество лиц женского пола, совершивших дорожно-транспортное преступление, стоит отметить тенденцию к увеличению удельного веса последних в обоих государствах. В России в 2013 году доля женщин, совершивших рассматриваемое преступное деяние, составляла 6,78 % от общего количества зарегистрированных дорожно-транспортных преступлений, в 2023 году данный показатель составил 9,37 %. Статистические данные Беларуси позволяют рассмотреть изменение социально-демографических показателей в отношении лиц, осужденных за совершение дорожно-транспортного преступления, только за период 2018–2023 гг. Так, в 2018 году удельный вес лиц женского пола среди лиц, совершивших рассматриваемое преступление, составил 9,7 %, в 2023 году – 13,74 %.

Подавляющее большинство лиц мужского пола среди виновных в совершении дорожно-транспортного преступления может быть обусловлено следующими факторами: повышенный интерес к техническим средствам, в т. ч. к транспортным; склонность к лихачеству и управлению транспортным средством в состоянии опьянения и т. д. [4, с. 353]. Кроме того, ряд профессий, связанных с управлением транспортным средством, характерен для лиц мужского пола. Так, результаты исследования правоприменительной практики свидетельствуют о том, что профессиональная деятельность почти каждого десятого осужденного связана с управлением транспортным средством (в России – 12,58 %<sup>18</sup>, в Беларуси – 8,61 %<sup>19</sup>), что вместе с тем позволяет сделать вывод, что квалификация лица не является гарантией безопасного управления транспортным средством.

Исследование правоприменительной практики продемонстрировало, что чаще всего женщины совершают дорожно-транспортные преступления при внезапном возникновении экстренной ситуации, например, при неожиданном появлении животного на проезжей части дороги [5, с. 12]. Данный факт обусловлен более низкой эмоциональной устойчивостью лиц женского пола, а также неумением принимать верное решение при быстро меняющейся дорожной обстановке. В правоприменительной практике нередко отмечается состояние ступора у женщин при возникновении непредвиденной ситуации на дороге.

К примеру, приговором суда Минского района Минской области виновной в совершении преступления, предусмотренного ч. 2 ст. 317 УК РБ, признана Д., которая, управляя технически исправным транспортным средством, вследствие внезапного сильного бокового порыва ветра и заноса автомобиля не справилась с управлением транспортным средством и допустила его съезд в кювет, в результате чего погибла пассажир Г. При допросе Д. вину не признала и пояснила, что убрала ноги с педалей при заносе транспортного средства<sup>20</sup>.

В рамках криминологической характеристики личности преступника возрастной показатель представляет интерес не столько с точки зрения биологического развития человека, сколько свидетельствует о свойственных ему жизненных интересах, ценностях, социальной роли, мотивации, жизненном опыте [6, с. 52]. В то же время происходящие с течением возраста биологические процессы в организме человека, связанные со скоростью реагирования, имеют значение при совершении лицом дорожно-транспортного преступления. Так, пожилой возраст лица, виновного в совершении рассматриваемого преступного деяния, выступает в качестве обстоятельства,

<sup>16</sup> Данные судебной статистики // Судебный департамент при Верховном суде Российской Федерации : [официальный сайт]. URL: <http://www.cdep.ru/index.php?id=79&item=7649> (дата обращения: 14.02.2024).

<sup>17</sup> Показатели статистики о преступности Республики Беларусь ...

<sup>18</sup> URL: <http://www.cdep.ru/index.php?id=79&item=7649> (дата обращения: 14.02.2024).

<sup>19</sup> Показатели статистики о преступности Республики Беларусь ...

<sup>20</sup> Уголовное дело № 20126140450 // Архив Минского городского суда.

смягчающего наказание, поскольку для лиц преклонного возраста характерно снижение скорости реакции на изменяющуюся дорожную обстановку.

Наибольшая криминогенная активность в России за 2013–2023 гг. наблюдается у лиц возрастной категории от 30 до 49 лет (около 50 %), на втором месте – возрастная категория 50 лет и старше (около 20 %), на третьем – 18–24 лет (около 16 %), на четвертом – 20–29 лет (около 14 %), на пятом – 16–17 лет (менее 1 %) <sup>21</sup>. При этом исследование возрастной характеристики лиц, совершивших дорожно-транспортные преступления, в динамике продемонстрировало некоторые изменения за рассматриваемый период: удельный вес возрастной категории лиц 18–24 лет и 25–29 лет имеет тенденцию к снижению (–9 % и –10 % соответственно), удельный вес лиц в возрасте 30–49 лет и 50 лет и старше имеет тенденцию к увеличению (+ 8 % + 9 % соответственно). Полагаем, что происходящие изменения обусловлены тем, что при проведении профилактических мероприятий особо пристальное внимание субъекты профилактики уделяют лицам более молодого возраста.

Исследование имеющихся статистических данных Беларуси позволяет сделать вывод, что наиболее криминогенно активными являются лица в возрасте 30 лет и старше (около 69 %), на втором месте – лица в возрасте 18–29 лет (около 29,5 %), на третьем – 16–17 лет (менее 1 %), при этом удельный вес названных возрастных категорий сохраняет относительную устойчивость <sup>22</sup>.

Возраст лица, совершившего рассматриваемое преступное деяние, в значительной степени коррелирует с опытом его вождения. Интересным представляется факт, что связь между совершением лицом дорожно-транспортного преступления и его опытом вождения является весьма неоднозначной. С одной стороны, значительный опыт в управлении транспортным средством выражается в автоматизации необходимых навыков и умений по безопасному вождению [7, с. 59], что, без сомнений, является положительным фактором, позволяющим избежать общественно опасных последствий при возникновении аварийной ситуации. В то же время достаточный опыт водителя влечет за собой излишнюю самоуверенность, снижение бдительности, мнимую возможность отвлекаться на посторонние вещи, что зачастую приводит к неблагоприятным последствиям [8, с. 80].

Кроме того, большое значение имеет «качество» опыта водителя в управлении транспортным средством. В случаях, когда он неоднократно пренебрегал требованиями законодательства, регулирующего сферу дорожного движения, или решал «вопросы» с сотрудниками правоохранительных органов при помощи дачи взятки и оставался безнаказанным, тот жизненный опыт, который должен был оказаться негативным и оказать превентивное воздействие, формирует установку о возможности дальнейшего безнаказанного нарушения законодательства. Вместе с тем не только негативный опыт в управлении транспортным средством может сформировать определенные паттерны, способные оказать влияние на совершение лицом дорожно-транспортного преступления. Так, если водитель при управлении транспортным средством не сталкивался с объективными факторами, оказывающими заметное влияние на процесс дорожного движения, то значение и роль объективных факторов утрачивают свою значимость в его сознании.

Говоря о молодых водителях, в первую очередь необходимо отметить, что для них зачастую характерны особая внимательность, педантичность, однако вместе с тем они не обладают достаточным опытом, автоматизмом навыков по управлению транспортным средством, недооценивают роль объективных факторов, которые нередко оказывают значительное влияние на механизм совершения преступления.

Поскольку за последние годы криминогенная активность лиц от 30 лет и старше имеет тенденцию к увеличению, можно сделать вывод, что опыт вождения лица не свидетельствует о соблюдении им требований безопасного вождения транспортного средства. Кроме того, исследование правоприменительной практики продемонстрировало, что нередко дорожно-транспортное преступление совершается лицом, не имеющим права на управление транспортным средством (в России – 11,32 %, в Беларуси – 7,28 % <sup>23</sup>).

Уровень образования в криминологической характеристике личности преступника позволяет определить его интересы, ценности, установки, а также уровень правовой культуры. Исследование образовательного уровня лиц, совершивших рассматриваемое преступное деяние, позволяет сделать вывод о преобладании среди них лиц, имеющих средний образовательный

<sup>21</sup> URL: <http://www.cdep.ru/index.php?id=79&item=7649> (дата обращения: 14.02.2024).

<sup>22</sup> Показатели статистики о преступности Республики Беларусь ...

<sup>23</sup> URL: <http://www.cdep.ru/index.php?id=79&item=7649> (дата обращения: 14.02.2024) ; Показатели статистики о преступности Республики Беларусь ...

уровень. Так, высшее образование в России имеют 19,18 % осужденных за совершение дорожно-транспортного преступления, среднее профессиональное – 38,70 %, среднее общее – 33,14 %, основное общее или не имеют образования – 8,96 %; в Беларуси высшее образование имеют 24,50 % осужденных, среднее профессиональное образование – 45,70 % осужденных, среднее общее – 27,15 %, основное общее – 2,65 %<sup>24</sup>. Полученные результаты свидетельствуют о том, что нарушение требований законодательства, регулирующего сферу дорожного движения, рассматриваемой категорией лиц в большинстве случаев вызвано не отсутствием знаний правовых норм, а нежеланием их соблюдать, что обусловлено излишней самоуверенностью либо отсутствием осознания целесообразности отдельных правовых предписаний.

В обеих странах при анализе социального положения осужденных за совершение дорожно-транспортного преступления статистические данные продемонстрировали следующее: около 48 % составили рабочие, около 37 % – лица без постоянного источника дохода и безработные, около 3 % – учащиеся, около 2 % – служащие<sup>25</sup>. В то же время исследование правоприменительной практики позволяет получить, на наш взгляд, более достоверные результаты, поскольку виновные в совершении преступления лица зачастую склонны утаивать информацию о себе при первоначальном допросе в целях недопущения огласки своего преступного поведения, в т. ч. по месту работы. Так, по результатам изучения правоприменительной практики около 70 % осужденных за рассматриваемое преступное деяние относятся к категории рабочих, около 20 % – неучащихся и неработающих.

Таким образом, в большинстве случаев дорожно-транспортные преступления совершаются экономически активной частью населения, что обусловлено тем, что, во-первых, управлять транспортным средством разрешено только по достижении лицом 18-летнего возраста (за некоторым исключением в отношении отдельных видов транспортных средств), во-вторых, предметом совершения рассматриваемого преступного деяния является транспортное средство, приобретение и использование которого требуют определенных материальных затрат.

Как в России, так и в Беларуси чуть более половины рассматриваемых преступных деяний были совершены лицами, не состоящими в официальном браке (около 54 %), что, на наш взгляд, свидетельствует о низкой социальной ответственности последних. Вместе с тем стоит отметить, что система ценностей у современного человека претерпевает ряд существенных изменений, которые заключаются в нивелировании духовных ценностей и возрастании материальных притязаний, что в целом ставит под сомнение взаимосвязь наличия у лица семьи и более высокой социальной ответственности.

За редким исключением осужденные за дорожно-транспортное преступление совершают рассматриваемое преступное деяние на территории своего гражданства (почти 96 %), что обусловлено как незначительной долей граждан иностранных государств среди водителей, так и фактором «чужого государства». Вместе с тем стоит отметить, что в последние годы наблюдается тенденция увеличения удельного веса иностранных граждан и лиц без гражданства среди виновных в совершении рассматриваемого преступного деяния<sup>26</sup>, что, на наш взгляд, обусловлено увеличивающимся миграционным потоком.

Уголовно-правовые особенности личности преступника (наличие судимости, состояние в момент совершения преступного деяния, сопряженность с оставлением места совершения преступления и т. п.) позволяют говорить об общественной опасности лица и в некоторой степени характеризуют его нравственно-психологические свойства [9, с. 94].

При исследовании уголовно-правовой характеристики личности преступника, совершающего дорожно-транспортное преступление, в первую очередь интерес представляет наличие судимости. Так, удельный вес лиц, ранее судимых, составлял в России за рассматриваемый период от 6,81 % до 10,18 %<sup>27</sup>, в Беларуси – от 3,44 % до 6,56 %<sup>28</sup>, при этом статистические данные России демонстрируют, что среди ранее судимых на момент совершения дорожно-транспортного преступления:

- почти каждое шестое лицо имело две судимости, а каждое десятое – три;
- почти каждое восьмое лицо ранее совершило особо тяжкое преступление, почти каждое четвертое – тяжкое либо средней тяжести преступление<sup>29</sup>.

Изложенное позволяет сделать вывод о правовом нигилизме и антисоциальной направленности указанной категории лиц, совершающих дорожно-транспортные преступления.

<sup>24</sup> URL: <http://www.cdep.ru/index.php?id=79&item=7649> (дата обращения: 14.02.2024) ; Показатели статистики о преступности Республики Беларусь ...

<sup>25</sup> Там же.

<sup>26</sup> Там же.

<sup>27</sup> URL: <http://www.cdep.ru/index.php?id=79&item=7649> (дата обращения: 14.02.2024).

<sup>28</sup> Показатели статистики о преступности Республики Беларусь ...

<sup>29</sup> URL: <http://www.cdep.ru/index.php?id=79&item=7649> (дата обращения: 14.02.2024).

Кроме того, в абсолютном большинстве случаев предкриминальное поведение осужденных за дорожно-транспортное преступление является правонарушающим. Результаты исследования правоприменительной практики позволяют сделать вывод, что 70,86 % лиц, совершивших рассматриваемое преступное деяние, привлекались к административной ответственности за несоблюдение требований законодательства, регулирующего сферу дорожного движения, при этом в большинстве случаев неоднократно.

Стоит отметить, что среди лиц, совершивших дорожно-транспортное преступление, не имея водительского удостоверения на право управления транспортным средством, в России были лишены указанного права 3,14 % осужденных, в Беларуси – 7,28 %. Установленные результаты свидетельствуют о том, что лица, систематически нарушающие законодательство, регулирующее сферу дорожного движения, уже стоят на пороге преступного поведения [10, с. 119], и вместе с тем о высокой корреляционной взаимосвязи между совершаемыми административными правонарушениями и преступлениями в сфере безопасности дорожного движения.

В то же время лишь 14,29 % лиц женского пола привлекались к административной ответственности за несоблюдение требований законодательства, регулирующего сферу дорожного движения, до совершения дорожно-транспортного преступления.

В настоящее время серьезной проблемой в современном обществе стало управление транспортным средством в состоянии опьянения. Совершение рассматриваемого преступления в состоянии опьянения влечет повышенную уголовную ответственность как в России, так и в Беларуси, однако удельный вес дорожно-транспортных преступлений, совершенных лицом, находящимся в состоянии опьянения, имеет достаточное высокое значение. Так, в период 2013–2023 гг. в среднем 29,22 % рассматриваемых преступных деяний в России были совершены лицами, находящимся в состоянии опьянения<sup>30</sup>. В Беларуси данный показатель имеет менее критичное значение и составлял в рассматриваемый период в среднем 14,98 %, при этом наблюдается устойчивая тенденция к снижению<sup>31</sup>.

Управление транспортным средством в состоянии опьянения без наступления общественно опасных последствий, предусмотренных уголовным законодательством, влечет наступление административной ответственности, при этом повторное управление транспортным средством в состоянии опьянения влечет уголовную ответственность, что обусловлено общественной опасностью рассматриваемого деяния по причине происходящих психических и физиологических изменений в организме человека в данном состоянии. Так, состоянию опьянения свойственны торможение нервно-психических процессов, нарушение координации движений, эмоциональная неустойчивость, увеличение длительности слуховых и зрительных реакций, изменение глубины зрения и цветоощущения [11, с. 20; 12, с. 22; 13, с. 32].

Состояние опьянения становится причиной агрессивного вождения, излишней самоуверенности, не критичности мышления, неправильной оценки объективной реальности и т. д. Так, абсолютное большинство преступников, совершивших дорожно-транспортное преступление, не имея водительского удостоверения на право управления транспортным средством, находились в состоянии опьянения (в России – 90,90 %, в Беларуси – 66,67 %).

Об общественной опасности лиц, управляющих транспортным средством в состоянии опьянения, говорит следующий пример: приговором Армавирского городского суда Краснодарского края виновным в совершении преступления, предусмотренного п. «а», «в» ч. 6 ст. 264 УК РФ, признан С., который, управляя технически исправным транспортным средством, находясь в состоянии опьянения и не имея водительского удостоверения на право управления транспортным средством, нарушил ряд требований ПДД и допустил наезд на остановившееся перед регулируемым перекрестком транспортное средство, в результате чего погибли два человека<sup>32</sup>.

Можно сделать вывод, что личность преступника, совершающего дорожно-транспортное преступление в состоянии опьянения, характеризуется антисоциальной направленностью [14, с. 65], безразличием к собственной безопасности, социальной безответственностью и правовым нигилизмом. Вместе с тем изложенное позволяет опровергнуть положение о «большей степени общественной опасности лиц, совершающих умышленные преступления, по сравнению с лицами, допустившими преступления по неосторожности» [15, с. 62].

Наряду с состоянием опьянения в рамках проводимого исследования необходимо отдельно остановиться на еще одном психофизиологическом состоянии – утомлении, которое нередко

<sup>30</sup> URL: <http://www.cdep.ru/index.php?id=79&item=7649> (дата обращения: 14.02.2024).

<sup>31</sup> Показатели статистики о преступности Республики Беларусь ...

<sup>32</sup> Приговор Армавирского городского суда Краснодарского края от 6 октября 2023 г. по делу № 1-355/2023 // Судебные и нормативные акты Российской Федерации (СудАкт.Ру) : [сайт]. URL: <https://sudact.ru/regular/doc/bMug7JHsUC68/> (дата обращения: 08.06.2024).

характеризует лицо, совершающее дорожно-транспортное преступление. Так, в России 8,81 % лиц, совершивших дорожно-транспортное преступление, находились в состоянии утомления, в Беларуси – 7,28 %. В значительном большинстве случаев, данное состояние характерно для лиц, чья профессиональная деятельность связана с длительным управлением транспортным средством, и выражается в снижении концентрации внимания, потере бдительности и засыпании за рулем [16, с. 110].

Так, приговором Нанайского районного суда Хабаровского края виновным в совершении преступления, предусмотренного ч. 3 ст. 264 УК РФ, признан В., который, управляя технически исправным транспортным средством, находясь в утомленном состоянии, двигался с превышением установленного скоростного ограничения, потерял контроль за движением транспортного средства и выехал на полосу встречного движения, где допустил столкновение с двигавшемся во встречном направлении транспортным средством под управлением Р., в результате которого погиб пассажир, находившийся в транспортном средстве под управлением Р.<sup>33</sup>

Управление транспортным средством в состоянии усталости позволяет сделать вывод о свойственных рассматриваемой категории лиц не критичности мышления, безразличии к собственной безопасности и излишней самоуверенности.

Одним из важных показателей уголовно-правовой характеристики личности преступника, который позволяет судить о степени антисоциальной направленности лица, является оставление места совершения преступления. Так, в России 6,28 % осужденных оставили место совершения дорожно-транспортного преступления, в Беларуси – 3,31 %. Полагаем, что специфика совершения рассматриваемого преступного деяния (интенсивность дорожного движения, большое количество свидетелей, камеры видеонаблюдения на проезжей части) является причиной относительно небольшого удельного веса совершения дорожно-транспортного преступления, сопряженного с оставлением места преступления. Однако по причине того, что рассматриваемое преступное деяние характеризуется неосторожной формой вины и принимая во внимание специфику совершения преступления, можно подтвердить вывод об антисоциальной направленности личности преступника, совершающего дорожно-транспортное преступление.

В литературе нередко встречается мнение о том, что «значительная часть автотранспортных преступников существенно не отличается от законопослушных граждан» [17, с. 263], однако установленные социально-демографические и уголовно-правовые особенности личности преступника, совершающего рассматриваемое преступление, позволяют опровергнуть данное положение и обуславливают необходимость детального исследования морально-психологических особенностей рассматриваемой категории лиц для выработки и реализации комплекса как общесоциальных, так и специально-криминологических мер по предупреждению дорожно-транспортных преступлений. Вместе с тем стоит отметить, что большое значение в рамках исследуемого преступного деяния имеют индивидуальные меры предупреждения в отношении лиц, которые привлекаются к ответственности за управление транспортным средством в состоянии опьянения, а также систематически нарушающих требования законодательства, регулирующего сферу дорожного движения.

## 3 заключение

Проведенное исследование позволило выявить следующие особенности социально-демографической и уголовно-правовой характеристик личности преступника, совершающего дорожно-транспортное преступление. Это мужчина (90 %), относящийся к возрастной категории от 30 лет и старше (70 %), холостой (54 %), имеющий средний уровень образования (среднее профессиональное либо среднее общее образование) (72 %), рабочий (70 %), не имеющий судимостей (94 %), привлекавшийся к административной ответственности за нарушение требований законодательства, регулирующих сферу дорожного движения (71 %). Кроме того, установленные особенности позволили выявить отдельные морально-психологические особенности: антисоциальная направленность, безразличие к собственной безопасности, социальная безответственность, излишняя самоуверенность, не критичность мышления и правовой нигилизм.

Установленные социально-демографические, уголовно-правовые и морально-психологические признаки личности лица, совершающего дорожно-транспортное преступление,

<sup>33</sup> Приговор Нанайского районного суда Хабаровского края от 22 ноября 2023 г. по делу № 1-119/2023 // СудАкт.Ру : [сайт]. URL: <https://sudact.ru/regular/doc/nJ2w2W8mxCUT/> (дата обращения: 08.06.2024).

являются основой для определения отдельных субъективных факторов детерминации исследуемого вида преступления, а также для выработки и реализации мер по предупреждению дорожно-транспортных преступлений.

### Список источников

1. *Игнатов А. Н.* Понятие и общая характеристика личности преступника // Ученые записки Крымского федерального университета имени В. И. Вернадского. Юридические науки. 2019. Т. 5 (71), № 1. С. 319–326.
2. *Цеева С. К.* Личности преступника: понятие, структура и типология // Вестник Адыгейского государственного университета. Серия 1: Регионоведение: философия, история, социология, юриспруденция, политология, культурология. 2015. Вып. 2 (158). С. 308–311.
3. *Шерпеева А. З.* Некоторые социально-демографические характеристики преступников, совершающих дорожно-транспортные преступления // Вестник Казанского юридического института МВД России. 2021. Т. 12, № 1. С. 81–85. <https://doi.org/10.37973/KUI.2021.19.52.013>.
4. *Шапкин А. А.* Криминологические особенности и предупреждение автотранспортных преступлений // Вестник Тамбовского университета. Серия: Гуманитарные науки. 2012. Вып. 10 (114). С. 351–355.
5. *Юрталова Д. Н.* Характеристика ситуации совершения женщинами преступлений в сфере безопасности дорожного движения // Вестник Краснодарского университета МВД России. 2020. № 1 (47). С. 12–16.
6. *Ремпель В. В.* Криминологическая характеристика личности преступника // Вестник магистратуры. 2021. № 5-1 (116). С. 52–55.
7. *Байбарин А. А., Ефимова Е. О.* Роль личности и ситуации при совершении дорожно-транспортных преступлений // Известия Юго-Западного государственного университета. Серия: История и право. 2013. № 4. С. 54–61.
8. *Ефимова Е. О.* Социально-демографические особенности личности неосторожного преступника, виновного в дорожно-транспортном преступлении // Известия Юго-Западного государственного университета. Серия: История и право. 2013. № 1. С. 78–83.
9. *Игнатов А. Н.* Социально-демографическая и уголовно-правовая характеристика личности современного насильственного преступника // Криминология: вчера, сегодня, завтра. 2015. № 4 (39). С. 93–98.
10. *Антонян Ю. М.* Личность преступника и исправление осужденных // Вестник РГГУ. Серия «Экономика. Управление. Право». 2019. № 2. С. 117–127. <https://doi.org/10.28995/2073-6304-2019-2-117-127>.
11. *Петров В. М.* Влияние алкоголя на нервную, сердечно-сосудистую систему, обменные процессы, гемокоагуляцию, электролитный обмен // Медицина Кыргызстана. 2012. № 1. С. 20–25.
12. *Дунаева О. Н., Полякова С. В., Стиридонова И. А.* Общественная опасность управления транспортными средствами в состоянии опьянения // Правопорядок: история, теория, практика. 2016. № 4 (11). С. 21–26.
13. *Готчина Л. В., Семенова В. В.* Криминологическая характеристика лиц, совершающих транспортные преступления в состоянии опьянения // Криминалистика. 2023. № 2 (43). С. 30–34.
14. *Красенкова С. А., Щелкушкина Е. А.* Некоторые криминологические и индивидуально-психологические характеристики лиц, совершивших дорожно-транспортные преступления в состоянии алкогольного опьянения // Прикладная юридическая психология. 2015. № 3. С. 57–66.
15. *Дагель П. С.* Неосторожность. Уголовно-правовые и криминологические проблемы. Москва : Юридическая литература, 1977. 143 с.
16. *Фесенко М. А., Глухов Д. В., Калинина С. А., Меркулова А. Г., Вуйцик П. А.* Особенности психофизиологического состояния водителей легкового автотранспорта в динамике рабочей смены // Медицина труда и промышленная экология. 2022. Т. 62, № 2. С. 109–114; <https://doi.org/10.31089/1026-9428-2022-62-2-109-114>.
17. *Кравцов А. Ю.* Мотивация поведения водителей в процессе детерминации дорожно-транспортного преступления // Вестник Иркутского государственного технического университета. 2014. № 6 (89). С. 262–266.