

КРИМИНАЛИСТИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ЛИЧНОСТИ
ПРЕСТУПНИКА В ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЯХ

FORENSIC CHARACTERISTICS OF THE CRIMINAL'S
PERSONALITY IN ROAD TRAFFIC CRIMES

Сергей Александрович Мусорин

слушатель магистратуры

направления подготовки:

40.04.01 – Юриспруденция

ФГБОУ ВО «Тамбовский государственный
технический университет», г. Тамбов, Россия

Анапольская Алина Игоревна

заведующий кафедры правовых дисциплин

кандидат юридических наук, доцент

Тамбовский филиал Российской академии народного хозяйства и
государственной службы при Президенте Российской Федерации,

г. Тамбов, Россия

Sergey A. Musorin

Master's student

of the direction of training:

40.04.01 -Jurisprudence

Tambov State Technical University,

Tambov, Russia

Anapolskaya Alina Igorevna

Head of the Department of Legal Disciplines

Candidate of Legal Sciences, Associate Professor

Tambov Branch of the Russian Presidential Academy

of National Economy and Public Administration,

УДК 343.985

Аннотация: В статье авторы уделили внимание рассмотрению такого элемента криминалистической характеристики ДТП, как личность преступника. Авторами предложена трехзвенная классификация свойств и качеств личности преступника, совершающего дорожно-транспортные преступления, включающая социально-демографические; нравственно-психологические и уголовно-правовые свойства и качества. Отмечено, что типологию личности изучаемого преступника целесообразно разделить на два подтипа криминальный и случайный. В выводах автор отмечает, что актуальным в системе элементов криминалистической характеристики дорожно-транспортных преступлений в качестве типичных следов ДТП, использовать электронные следы.

Ключевые слова: дорожно-транспортные преступления, личность преступника, несовершеннолетние, типы личности преступника.

Abstract: In the article, the authors paid attention to the consideration of such an element of the forensic characteristics of an accident as the identity of the criminal. The authors propose a three-tier classification of the properties and qualities of the personality of a criminal who commits road traffic crimes, including socio-demographic, moral-psychological and criminal-legal properties and qualities. It is noted that it is advisable to divide the typology of the personality of the studied criminal into two subtypes: criminal and random. In the conclusions, the author notes that it is relevant to use electronic traces as typical traces of an accident in the system of elements of forensic characteristics of road traffic crimes.

Keywords: traffic crimes, criminal identity, minors, criminal personality types.

В современном динамично развивающемся мире транспортная инфраструктура составляет важнейшую часть экономики любого

государства. Именно от ее работы, развития, безопасности, мобильности зависит бесперебойное функционирование многих секторов и элементов экономики. Поэтому каждое государство, в том числе и Российская Федерация, прилагает значительные усилия для обеспечения безопасности дорожного движения и его участников.

Вместе с тем, количество дорожно-транспортных происшествий (ДТП) и вызываемый ими травматизм продолжают оставаться на достаточно высоком уровне. Как показывает анализ статистики, за весь период 2020 г. на территории Российской Федерации зарегистрировано 18 629 нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а так же 68 438 нарушений правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию [9].

Значительный вклад в исследование теоретических проблем расследования дорожно-транспортных преступлений внесли такие ученые как Т.В. Аверьянова, А.Я. Баев, В.П. Бахин, Р.С. Белкин, А.Н. Васильев, В.К. Гавло, В.Г. Гончаренко, А.В. Дулов, А.Н. Колесниченко, В.С. Кузьмичев, В.К. Лисиченко, В.Г. Лукашевич, А.А. Матусовский, М.В. Салтевський, Н.А. Селиванов, В.В. Тищенко, В.Ю. Шепитько, М.П. Яблоков и др.

Изучение криминалистической характеристики преступлений, предусмотренных главой 27 УК РФ, а также определение основных программ их расследования, является важным для выявления обстоятельств, подлежащих установлению в зависимости от вида дорожно-транспортных происшествий.

Важное значение в определении обстоятельств дорожно-транспортного происшествия принадлежит данным о личности преступника. Именно этот элемент криминалистической характеристики ДТП позволяет решить одну из главных задач уголовного судопроизводства - установить лицо, виновное в совершении дорожно-транспортного преступления. Несмотря на то, что дорожно-транспортные преступления достаточно полно и глубоко рассмотрены в теории уголовного права, криминологии и криминалистики,

исследований, посвященных особенностям личности преступников, их совершающих, и их типологии сравнительно мало, что определяет необходимость изучения указанных вопросов.

Личность преступника, как любая человеческая личность, характеризуется множеством свойств, качеств, черт, влияющих на ее преступное поведение. Ученые по-разному классифицируют эти свойства и качества. Например, одни ученые в структуре личности преступника выделяют: социальный статус личности; социальные функции (роли) личности; нравственно-психологическую характеристику [10, с. 117].

По нашему мнению, недостаток такой классификации выражается в отсутствии в ней свойств и качеств преступника, отражающих характер и направленность его преступных действий (тяжесть совершенного преступления, количество, рецидив и некоторые другие). Нет необходимости выделять и социальный статус, а так же социальные функции (роли) личности, выступающие в качестве ее социально-демографической характеристики.

Более удачной, представляется, классификация, предложенная В.В. Лунеевым, который выделяет в структуре личности преступника две интегрированные социальные характеристики, а именно: социально-демографическую и социально-психологическую [11, с. 622]. Однако и такая характеристика не лишена недостатков. В частности, в ней отсутствует уголовно-правовая характеристика, без которой не представляется возможным характеризовать конкретное лицо как преступника.

В этой связи в основу криминалистического анализа личности преступника, в частности, совершающего дорожно-транспортные преступления, целесообразно положить трехзвенную классификацию свойств и качеств, включающую в себя: социально-демографические свойства и качества; нравственно-психологические свойства и качества; уголовно-правовые свойства и качества.

При анализе социально-демографических признаков важно знать, в качестве какого участника дорожного движения выступали конкретные лица: водителя, пешехода, пассажира. Если это водитель, то возможна его дальнейшая классификация по водительскому стажу, и по такому признаку как профессионализм. Такую информацию следователь может получить от лиц, которые находятся в родственных, дружеских, трудовых и иных отношениях с данным лицом.

Классифицировать дорожно-транспортных преступников можно и по их уголовно-правовым признакам. Например, по такому основанию как вид совершенного преступления.

Среди основных характеристик субъекта исследуемого преступления, возраст привлечения к уголовной ответственности, установленный законодателем в 16 лет, формирует дополнительные особенности взаимодействия с указанной категорией водителей [14, с. 97]. Определение возраста нарушителя является немаловажной задачей, как при привлечении его к уголовной ответственности, так и при предварительном сборе соответствующего материала проверки, в противном случае виновный может избежать ответственности.

Из зарегистрированных дорожно-транспортных происшествий почти четвертая часть совершена водителями в возрасте от 30 до 40 лет, за которыми следуют лица от 40 до 50 лет. Причинами их действий, как правило, выступает самонадеянность, при которой субъект, завышено оценивает свои способности по управлению транспортным средством [3, с. 156].

В то же время лицами в возрасте старше 70 лет допущено меньше всего происшествий [12, с. 46]. Меньшей криминогенностью обладают водители в возрасте от 16 до 20 лет, хотя многочисленные проведенные исследования напротив сводят данный возраст к наиболее склонному к совершению дорожно-транспортных происшествий.

Особое внимание стоит уделить показателям нарушителей уголовного закона в возрасте 16–17 лет. Необходимо понимать, что привлечение к уголовной ответственности по признакам состава преступления, предусмотренного ст. 264.1 УК РФ, лиц в диапазоне возраста 16–17 лет говорит о первоначальных привлечении к ответственности, а именно административной или уголовной, начиная с 16 лет, т. к. в возрасте до 16 лет лица к административной ответственности не могут быть привлечены, а по соответствующим частям ст. 264 УК РФ ответственность также наступает с 16 лет.

Абсолютное большинство (88 %) несовершеннолетних в возрасте 16–17 лет на момент совершения ими дорожно-транспортного преступления проходили обучение в школе, и только 12 % – в образовательных организациях среднего профессионального образования. Еще больший процент несовершеннолетних представленной категории из мест обучения получали положительные характеристики, при этом сам факт прохождения ими обучения свидетельствует о стремлении к социализации [7, с. 84].

Однако обучение в школе и иных учебных заведениях зачастую не связано с получением специальных навыков управления транспортом и знанием Правил дорожного движения Российской Федерации. Так, среди субъектов транспортных преступлений несовершеннолетнего возраста только 36 % прошли обучение в автошколах, 54 % несовершеннолетних приобретали навыки вождения транспортным средством под руководством своих родителей или иных родственников. Стоит обратить внимание на то обстоятельство, что родители предоставляли соответствующую возможность управления различными видами транспорта. Не менее заслуживающими внимания являются данные, согласно которым рассматриваемая категория подростков проживала и получала воспитание в благополучных семьях и по месту своего жительства имела положительную характеристику [14, с. 97].

Следует отметить, что женщины нарушают уголовный закон по рассматриваемым статьям заметно реже мужчин.

В непосредственной связи с возрастом лиц, совершивших дорожно-транспортные преступления, находится водительский стаж. Так, чаще всего (19,2% от всех ДТП) совершают данные правонарушения водители со стажем до двух лет, что может объясняться недостаточностью опыта управления транспортом, переоценкой своих возможностей, недостаточными знаниями складывающихся дорожных ситуаций [13, с. 220].

Так, Московский городской суд рассмотрел дело № 10- 12853/2017 в отношении гражданки Л., которая, управляя автомобилем, допустила наезд на мотоциклиста, повлекший смерть потерпевшего. Приговором суда Л. признана виновной в нарушении лицом, управляющим автомобилем, Правил дорожного движения, повлекшем по неосторожности смерть человека. В ходе расследования было установлено, что гражданка Л. имела небольшой стаж вождения, а также, соответственно молодой возраст, в силу этого не смогла вовремя принять меры предосторожности, проявила невнимательность и непредусмотрительность [15].

Резко снижается вероятность совершения ДТП лицами, чей водительский стаж превышает 10 лет. Это объясняется опытом вождения автомобиля в различных ситуациях.

В случае нарушения Правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию (ст. 264.1 УК РФ) [16], нахождение лица в состоянии опьянения выступает в качестве необходимого условия для привлечения его к уголовной ответственности. В данном случае обязательным условием является применение к лицу в прошлом административного наказания за аналогичное нарушение или наличие судимости за дорожно-транспортное преступление, совершенное в состоянии опьянения, если не истекли сроки давности применения административного наказания или судимости [1, с. 175]. Нельзя сказать, что нахождение водителя в состоянии опьянения обязательно спровоцирует ДТП, но возможные последствия такого поведения представляют повышенную общественную опасность.

Сформированная практикой криминалистическая характеристика личности водителей, совершивших ДТП в состоянии опьянения, показала, что нарушения правил дорожного движения производились ими систематически. В дальнейшем, они оказывали бурное противодействие сотрудникам правоохранительных органов в попытках организации их освидетельствования на состояние опьянения.

В качестве примера приведем случай, произошедший в Никифоровском районе Тамбовской области. Ранее привлеченный к административной ответственности Ш. управлял автомобилем в пьяном виде. При первоначальном сборе материала проверки сотрудниками полиции не был приглашен законный представитель Ш. как несовершеннолетнего лица. Указанное процессуальное нарушение прав Ш. повлекло признание собранных доказательств недействительными, и, как следствие, Ш. уголовной ответственности по ст. 264.1 УК РФ избежал [8, с. 148].

Рассмотренный пример показывает не только то, что несовершеннолетние находятся в пьяном виде за рулем транспортного средства, но и осуществляют это без соответствующего удостоверения, чем демонстрируют абсолютный правовой нигилизм. Имеют место также случаи, когда несовершеннолетние, не достигшие 16 лет, в нетрезвом состоянии управляют мотоциклами, мопедами и т. п. [6].

Стоит обратить внимание на тот факт, что в России уровень алкоголизации лиц, не достигших 18 лет, к сожалению, достаточно высок. Подросток, управляющий транспортным средством в пьяном виде, в полной мере осознает опасность своих действий и тем более вероятность наступления вредных последствий своего поведения. Обстоятельствами, оказывающими дополнительное влияние на подростков в возрасте 16–17 лет, которые управляют транспортным средством в нетрезвом виде, выступают их нигилистическое отношение к законам в целом, пренебрежительное отношение как к собственной безопасности, так и к безопасности других лиц,

а также неэффективная наказуемость за нарушения закона, имевшие место ранее [2, с. 16].

Для такой категории лиц характерны безответственность, пренебрежительное отношение к нормам общественного поведения, адресованным участникам дорожного движения, и искаженная оценка степени опасности.

В науке представлены так же различные классификации рассматриваемой категории преступников. В частности, по количеству совершенных преступлений, таковых разделяют на лиц, совершивших только одно дорожно-транспортное преступление или же в совокупности с иным преступлением. Важно классифицировать преступников и по такому признаку как рецидив преступлений (впервые он совершил преступление или же ранее привлекался к уголовной ответственности за дорожно-транспортное или иное преступление). Рецидив данных преступлений имеет место в 3% случаев от общего количества совершаемых ДТП.

Отметим так же и то, что в современной науке ученые выделяют различные типы преступников. Например, О.Н. Бондарчик выделяет такие типы названных преступников, как: а) личность неподготовленная (в плане знания правил безопасности дорожного движения и умения избегать критических ситуаций на дороге); б) личность легкомысленная; в) личность с психофизиологическими аномалиями (недостатки зрения, хронические заболевания); г) личность с функциональными (временными) отклонениями от нормы (переутомление, болезнь, ослепление фарами); д) личность безразлично относящаяся к возможным негативным последствиям [4, с. 172].

На наш взгляд, данная типология имеет определенные недостатки, в силу смешения различных оснований типологии. Например, личность с психофизиологическими аномалиями, такими как недостатки зрения или хроническими заболеваниями, может быть и нравственно ущербной.

Можно также указать типологию, предложенную Д.А. Бражниковым, который выделяет следующие типы личности дорожно-транспортных

преступников: личность неподготовленная; личность легкомысленная; личность с временным отклонением от нормы психофизического состояния; личность нравственно ущербная [5, с. 92]. Представленная им типология мало чем, на наш взгляд, отличается от типологии, ранее разработанной О.Н. Бондарчик.

Учитывая изложенное, полагаем целесообразным предложить следующую возможную типологию личности изучаемого преступника: 1) криминальный, который, в свою очередь, представлен двумя подтипами (устойчиво криминальный и неустойчиво-криминальный); 2) случайный, также представляемый двумя подтипами, такими как небрежный и легкомысленный [17, с. 191].

Исследование показало, что среди дорожно-транспортных преступников, как ни странно, преобладают представители первого типа, то есть криминального. Удельный вес таких лиц составил около 60% изученных дорожно-транспортных преступников.

К представителям случайного типа, а они составляют около 40% дорожно-транспортных преступников, следует относить лиц, впервые совершивших по неосторожности дорожно-транспортное преступление, ранее положительно характеризующихся, которые неправильно оценили дорожно-транспортную ситуацию и зависили свои водительские возможности (легкомысленный подтип) или же не утруждались анализом ситуации, предвидением наступления общественно опасных последствий (небрежный подтип).

Изложенное позволяет заключить, что к противодействию рассматриваемому виду преступлений, помимо правоохранительных органов, должны подключиться и социальные институты, такие как семья, школа, образовательные организации и рабочие коллективы. Особое внимание должно быть уделено несовершеннолетним нарушителям, которые не только в раннем возрасте употребляют спиртное, после чего в состоянии

опьянения управляют транспортным средством, но и совершают данное нарушение неоднократно.

Список использованных источников:

1. Афонин, В.В. Статья 264.1 УК РФ «Нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию»: некоторые проблемные аспекты [Текст] / В.В. Афонин // Юристъ-Правоведъ. - 2021. - № 2 (97). - С. 175-178

2. Баранчикова, М.В. Влияние особенностей личности на аварийную ситуацию в механизме совершения преступлений против безопасности движения транспорта, совершаемых из хулиганских побуждений [Текст] / М.В. Баранчикова // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова. - 2019. - № 1 (78). - С. 14–17.

3. Болеев, А.А. Криминалистическая характеристика преступлений в сфере безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств [Текст] / А.А. Болеев // Уголовная политика и культура противодействия преступности: материалы Международной научно-практической конференции. – 2016. – С. 155-158

4. Бондарчик, О.Н. Преступные нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств и их предупреждение: криминологический и уголовно-правовой аспекты [Текст]: дис. ... канд. юрид. наук./ О.Н. Бондарчик. - СПб., 2005. - 172 с.

5. Бражников, Д.А. Типологические черты личности преступников, совершающих автотранспортные преступления [Текст] / Д.А. Бражников // Совершенствование деятельности по расследованию дорожно-транспортных преступлений: материалы всероссийской научно-практической конференции (Тюмень, 6 сентября 2012 г.). - Тюмень, 2012. - С. 91–92.

6. Ващенко, В. Дети стали меньше пить. Статистика Минздрава показывает снижение уровня алкоголизма среди несовершеннолетних

[Электронный ресурс] /В. Ващенко // Газета.ру. 11.07.2017. URL: <https://www.gazeta.ru/> (дата обращения: 22.08.2021).

7. Добренков, А.И. Предупреждение дорожно-транспортных преступлений, совершаемых несовершеннолетними [Текст]: дис. ... канд. юрид. наук. / А.И. Добренков. - М., 2019. - 215 с.

8. Жуков, А.М. К вопросу о субъекте нарушения правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию [Текст] / А.М. Жуков // Вестник экономической безопасности. - 2018. - № 3. - С. 146–150.

9. Краткая характеристика состояния преступности в Российской Федерации за 2020-2021 гг. [Электронный ресурс] // Официальный сайт МВД РФ. - URL: <https://мвд.рф/folder/101762> (Дата обращения: 27.07.2021)

10. Криминология [Текст]: учебник / под ред. Н.Ф. Кузнецовой и Г.М. Миньковского. - М.: БЕК, 1998. - 566 с.

11. Лунеев, В.В. Курс мировой и российской криминологии [Текст]: учебник для магистров: в 2 т. / В.В. Лунеев. - М.: Юрайт, 2012. Т. 1: Общая часть. - 1003 с.

12. Суденко, В.Е. Дорожно-транспортные происшествия и преступления: причины, проблемы борьбы с ними [Текст] / В.Е. Суденко // Транспортное право и безопасность. - 2019. - № 2 (30). - С. 44-50.

13. Тарасова, Н.В. Особенности личности преступника в дорожно-транспортных преступлениях, связанных с нарушениями правил дорожного движения [Текст] / Н.В. Тарасова // Право: история, теория, практика: сборник статей и материалов. – Брянск, 2018. – С. 216-225.

14. Трофимов, В.Е. Уголовно-правовые и криминологические характеристики несовершеннолетних, выступающих субъектом преступления, предусмотренного ст. 264.1 УК РФ [Текст] / В.Е. Трофимов // Общество: политика, экономика, право. - 2021. - № 1. - С. 96-99

15. Уголовное дело № 10-12853/2017 [Электронный ресурс] // СудАкт. - URL: <http://sudact.ru/regular> (дата обращения: 28.08.2021).

16. Уголовный кодекс Российской Федерации от 13.06.1996 № 63-ФЗ (ред. от 01.07.2021 г. № 292-ФЗ) [Текст] // Собр. законодательства Рос. Федерации. - 1996. - № 25. - Ст. 2954.

17. Шерпеева, А.З. К вопросу о типологии личности дорожно-транспортного преступника [Текст] / А.З. Шерпеева // Вестник Саратовской государственной юридической академии. - 2021. - № 2 (139). - С. 189-195