

УГОЛОВНО-ПРАВОВАЯ И КРИМИНОЛОГИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ЛИЦ, СОВЕРШИВШИХ ПРЕСТУПЛЕНИЕ, ПРЕДУСМОТРЕННОЕ СТ. 264.1 УК РФ

Трофимов В. Е.

Орловский юридический институт МВД России

им. В. В. Лукьянова

E-mail: vasilytrofimov88@mail.ru

В статье рассматриваются наиболее характерные черты личности преступника, осуществляющего управление транспортным средством в состоянии опьянения, будучи лицом, привлеченным ранее к ответственности за аналогичное нарушение. Осуществляется анализ причин и условий совершения преступного деяния, а также социально-демографических и нравственно-психологических характеристик личности преступника, устанавливаются особенности субъекта преступления, предусмотренного ст. 264.1 УК РФ.

Ключевые слова: состояние опьянения, лицо, управляющее транспортным средством, уголовная ответственность, криминологическая характеристика личности, нарушение правил дорожного движения.

CRIMINAL LEGAL AND CRIMINOLOGICAL CHARACTERISTICS OF PERSONS WHO COMMITTED A CRIME PROVIDED BY ART. 264.1 OF THE CRIMINAL CODE

Trofimov V.E.

Lukyanov Orel Law Institute

of the Ministry of the Interior of Russia

E-mail: vasilytrofimov88@mail.ru

The article discusses the most characteristic personality traits of a criminal who is driving while intoxicated, being a person previously held accountable for a similar violation. The analysis of the causes and conditions of the criminal act, as well as the socio-demographic and moral-psychological characteristics of the personality of the offender is carried out, the features of the subject of the crime, provided for in Article 264.1 of the Criminal Code.

Keywords: intoxication, a person driving a vehicle, criminal liability, criminological characteristics of a person, violation of traffic rules.

Введение

Проблема обеспечения безопасности дорожного движения не оставалась без внимания законодателя как в советский период, так и на современном этапе. Во многих городах на тысячу жителей приходится в среднем по 300 машин и их количество будет систематически увеличиваться [1]. Различным историческим периодам было свойственно наличие за определенные нарушения уголовной или административной ответственности, а также применение административной преюдиции,

то есть привлечение лица к уголовной ответственности, если оно в течение определенного периода времени (чаще всего в течение одного года) после одного или двух административных взысканий за правонарушение совершит такое же правонарушение.

Постановка проблемы

Одним из наиболее опасных нарушений, посягающих на безопасность дорожного движения выступает управление транспортным средством в состоянии опьянения. Нахождение

водителя в состоянии опьянения влияет не только на восприятие им дорожной обстановки, безопасность управления автомобилем, но часто выступает главной причиной дорожно-транспортных преступлений [2]. Так, за период с января по декабрь 2018 года в России по вине пьяных водителей совершено 12 483 дорожно-транспортных происшествия, в результате которых погибло 3614 человек и было ранено 17 773 человек [3].

В поиске наиболее оптимальных средств и методов борьбы с пьянством за рулем законодатель пришел к существовавшему в советский период уголовному запрету на управление транспортным средством в состоянии опьянения, особенностью которого является наличие вышеупомянутой административной преюдиции. В результате чего с 1 июля 2015 года Уголовный кодекс России дополнен статьей 264.1 «Нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию» [4].

В свою очередь криминализации данного явления способствовало повышение степени его общественной опасности, которая связана в том числе с правовым нигилизмом водителей, неоднократно управляющих транспортом в нетрезвом виде. Во многом это связано с определенными особенностями личности водителей, которые в последствии и выступают субъектом преступления, предусмотренного ст. 264.1 УК РФ.

Пути решения проблемы

В настоящее время можно с уверенностью утверждать, что преступниками становятся, а не рождаются. Личность преступника — это продукт социальной среды, складывающейся вокруг конкретного индивида с самого момента рождения. Безусловно, врожденные качества любого человека откладывают отпечаток на линии поведения и многом другом, но социальная среда, окружающая его и сопровождающая в течение жизни, оказывает непосредственное влияние на изменение жизненных ценностей и приоритетов. Как уже определено, на человека начинают воздействовать его родители, постепенно разделяя влияние в различными малыми группами, формально и неформального толка.

Превалирующая часть преступного элемента имеет связь с определенной микросредой, однако несмотря на это, устойчивость этой связи отмечается у меньшинства таких лиц. Стоит отметить, что даже при переходе в иную группу у преступника сохраняются имевшиеся в прошлом негативные социальные контакты.

Исходной концепцией отечественной криминологии является признание социальной природы преступности.

Совершенно очевидно, что социальная природа преступности определяет и социальный характер обусловивших ее общих причин. В связи с этим И. И. Карпец не без основания указывает, что «природа преступности может носить только социальный характер. Социальная природа преступности определяет, во-первых, социальный характер ее причин, а во-вторых, социальный характер мер ее предупреждения» [5].

Вполне логичным и обоснованным является мнения, определяющее социальные причины как основополагающие в образовании, существовании и развитии преступности в целом. К ним можно отнести пренебрежение социальными институтами (семьи), скачкообразность напряженности в обществе (конфликты, враждебность), рост антиобщественных явлений (алкоголизм, наркомания, проституция) и многое другое. Проводимые криминологические исследования показали тесную взаимосвязь уровня преступности с уровнем развития общества и государства, их институтов, внешней и внутренней политики, а также ее направлениями.

Кроме того, не стоит забывать, что понятие «личность преступника» весьма неоднозначно, что связано с признанием государством преступными различные деяния в различные исторические эпохи.

Поэтому на первоначальных этапах механизма преступного поведения, человек не может считаться преступником, так как еще не совершил преступление, а лишь имеет предпосылки к его совершению. В свою очередь под личностью преступника следует понимать совокупность социально-значимых свойств, признаков, связей и отношений, характеризующих лицо, виновно нарушающее уголовный закон, и в сочетании с иными (неличностными) условиями и обстоятельствами, влияющими на его антиобщественное поведение.

Преступному поведению человека свойственна определенная индивидуальность, обусловленная особенностью личных качеств каждого, его неповторимой «духовной структурой», которая в свою очередь зависит от множества факторов: темперамент, характер, генетически обусловленные задатки. Каждый индивид как личность — это продукт не только существующих отношений, но также своего собственного развития и самосознания.

В научной среде сохраняется мнение, согласно которого лица нарушающие правила дорожного движения при управлении транспортным

средством, являются социально-интегрированными личностями, для которых не характерны дефекты правового и нравственного сознания.

Субъект рассматриваемого преступления не осознает, или же осознает не в полной мере весь характер общественной опасности совершенного деяния. Отсюда вытекает особенность, характеризующая субъектов умышленных преступлений — они прямо или косвенно противопоставляют свою волю интересам общества.

Видным российским криминологом Ю. М. Антоняном выделены два типа личности умышленных преступников, к которым ученый относит и интересующих нас субъектов: у одних в поведении преобладают самонадеянность и легкомыслие, для них характерны авторитарность, самоуверенность, бравада, безапелляционность. Второму типу присущи такие личностные свойства, как небрежность, стремление минимизировать собственные интеллектуальные, волевые и физические усилия в процессе жизнедеятельности.

Кроме того, отмечается тот факт, что среди преступников, совершивших дорожно-транспортные преступления, преобладают лица, с нетипичными для преступников чертами. Так, рассматриваемой категории преступников свойственны фундаментальные черты личности: склонность к возникновению тревоги, неуверенность в своих силах, склонность к волнениям при стрессе и избыточный самоконтроль [6].

Криминологическая характеристика личности участников дорожно-транспортных преступлений показывает, что в своем большинстве они относятся к категориям ситуативных и неустойчивых преступников.

Тем не менее, указанное обстоятельство совсем не означает, что лица, совершающие преступление, предусмотренное ст. 264.1 УК РФ не отличаются от законопослушных граждан по своим психологическим или нравственным установкам. Дорожное движение не может выступать причиной совершения преступления без влияния человеческого фактора, кроме аварий неприступного характера. В свою очередь состояние опьянения водителя (алкогольное, наркотическое или иное) напрямую способствует пренебрежению им правилами безопасности, что безусловно может повлечь наступление различных вредных последствий. Ярким примером является повторное управление транспортным средством в состоянии опьянения. В данном случае повторность свидетельствует не только о безразличном отношении к установленным законом запретам (как административным, так и уголовным),

но также выступает проявлением антиобщественной установки личности.

Характеристика личности водителя, виновного в совершении дорожно-транспортного преступления крайне неоднородна. Указанное обстоятельство обусловлено влиянием ряда факторов: формой вины совершенного преступления (умысел или неосторожность), пола, возраста, образования, законности владения транспортным средством (угонщик или собственник), профессиональных навыков (водители-профессионалы или водители личного транспорта) и т. п. Стоит обратить внимание, что преобладающее большинство дорожно-транспортных происшествий лежит на совести водителей индивидуальных транспортных средств. Вполне логичным видится то обстоятельство, что среди владельцев и угонщиков преобладает количество мужчин, где среди угонщиков — лица, наиболее молодого возраста. Тем не менее в настоящее время наметилась тенденция к увеличению доли женщин среди лиц, управляющих транспортными средствами, а, следовательно, и совершающих преступления. В свою очередь стоит обратить внимание, что в структуре контингента участников автотранспортных преступлений различия по полу относительно стабильны, т. к. связаны с типичной психологией женщин-водителей. В случае возникновения аварийной дорожной ситуации женщины в большинстве своем склонны остановить транспортное средство, чтобы избежать ее обострения. Кроме того, водители транспортных средств женского пола на порядок реже допускают управление транспортом в состоянии опьянения (доля лиц, совершивших преступление в состоянии опьянения, у женщин в 1,5 раза ниже, чем у мужчин), более строго соблюдают правила дорожного движения.

Как уже отмечалось, среди водителей, привлеченных к уголовной ответственности по ст. 264.1 УК РФ, наибольшую долю составляют лица в возрасте от 18 до 27 лет. Указанное обстоятельство обусловлено небольшим опытом вождения транспортных средств, завышенной оценкой своих психофизиологических возможностей, склонностью к лихачеству, частым употреблением спиртных напитков в быту.

Анализ уровня образования и профессиональной подготовки преступников-водителей показывает преобладание среди них лиц с неполным средним образованием и низкой профессиональной квалификацией. Этим особенно отличаются автолюбители, на долю которых в принципе приходится преобладающая часть дорожно-транспортных происшествий. Так, вопреки строгому запрету управлять

автомобилем в нетрезвом виде, от 15 до 30 % лиц, совершивших дорожно-транспортные преступления, находились за рулем в состоянии опьянения. Среди угонщиков доля автотранспортных преступлений, совершенных в состоянии опьянения, достигает 60 %.

По мнению ряда отечественных пенитенциарных психологов, лица, совершившие преступления, предусмотренные ст. 264.1 УК РФ являются относительно однородной категорией по своим психологическим особенностям. Для них характерны интрапунитивные реакции, то есть возложение вины за произошедшее на себя, неуверенность в себе, склонность к волнениям при стрессе и избыточный самоконтроль.

Вопросы обеспечения транспортной безопасности традиционно занимают одно из ведущих направлений обеспечения национальной безопасности Российской Федерации [7]. Одно из проведенных исследований в рассматриваемой сфере было направлено на составление типичного социально-психологического и криминологического портрета личности осужденного, отбывающего наказание за совершение преступлений по ст. 264.1 УК РФ. На основании исследования получены следующие данные: мужчина, совершивший преступление, предусмотренное ст. 264.1 УК РФ находится в возрасте от 20 до 50 лет, чаще — от 25 до 35 лет (56 %), имеет водительский стаж от 5 до 15 лет (47 %) либо более 15 лет (31 %), относительно невысокий образовательный уровень, чаще среднее специальное (47 %) или среднее (34 %) образование, занят низкоквалифицированным трудом (водитель, слесарь, сантехник, токарь, механик, охранник) — 48 %, неквалифицированным трудом (разнорабочий) — 19 %, либо не имеет рода занятий (33 %). Службу в Вооруженных Силах Российской Федерации проходили 60 % испытуемых, не проходили службу 40 %, из них по причине заболевания — 27 %. Семейное положение оказалось следующим: 53 % осужденных в браке не состояли. Большинство испытуемых отрицательно (30 %), либо удовлетворительно (25 %) характеризовались по месту работы или жительства.

Среди указанной категории все лица до осуждения за нарушение правил дорожного движения ранее привлекались к административной ответственности (100 %). Ранее были осуждены, в том числе условно, 12 %. Не имели права управлять транспортным средством 15 %, по причине лишения водительских прав либо их отсутствия (9 %).

Заключение

На основании вышеизложенных социально-демографических и нравственно-психологических характеристик личности преступника следует сформировать общие черты и особенности субъекта преступления, предусмотренного ст. 264.1 УК РФ.

Так, лиц, управляющих транспортным средством в состоянии опьянения, выступающих субъектом рассматриваемого преступления, отличает антисоциальное поведение. Совершенное преступное деяние выступает последовательным результатом их образа жизни, отражает преобладание асоциальных ценностно-нормативных установок.

Следующей особенностью, свойственной рассматриваемой категории водителей является правовой нигилизм, который доходит до стадии сознательного нарушения уголовно-правовых запретов, несмотря на предшествующее привлечение к административной или уголовной ответственности. Данное обстоятельство наглядно подтверждает суждение, согласно которого совершенное преступление вовсе не является случайным событием в их жизни.

Немаловажной характеристикой субъекта остается форма вины совершаемого преступления. Так, преступление, предусмотренное ст. 264.1 УК РФ совершается умышленно, что безусловно повышает общественную опасность содеянного, возлагая дополнительную ответственность на такого водителя [8].

Существующие сегодня угрозы в сфере работы транспорта и объектов транспортной инфраструктуры обуславливают актуальность изучения теоретических и практических вопросов обеспечения транспортной безопасности [9].

Список литературы

1. Подчерняев, А. Н. Некоторые вопросы развития уголовного законодательства в области обеспечения безопасности дорожного движения в Российской Федерации / А. Н. Подчерняев // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования. — 2019. — № 1 (2). — С. 364–368.

2. Баранчикова, М. В. Привлечение к уголовной ответственности за управление транспортным средством в состоянии опьянения: проблемы реализации принципа законности / М. В. Баранчикова // Уголовно-процессуальные и криминалистические проблемы борьбы с преступностью. Всероссийская научно-практическая конференция. — Орёл, 2016. — С. 44–47.

3. Статистические данные ГУОБДД МВД России [Электронный ресурс] // Официальный сайт Госавтоинспекции. — URL: <http://stat.gibdd.ru/> (дата обращения 30.10.2019).
4. Официальный интернет-портал правовой информации. — URL: <http://www.pravo.gov.ru> ; Российская газета. — 2015. 12 января.
5. Карпец, И. Проблема преступности / И. Карпец. — М. : Юрид. лит., 1969. — С. 30.
6. Антонян, Ю. М. Криминология : учеб. для бакалавров / Ю. М. Антонян. — М. : Юрайт, 2013. — 523 с.
7. Семенов, В. Р. Социальная обусловленность запрета на нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта / В. Р. Семенов // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования. — 2019. — № 1 (2). — С. 389–392.
8. Баранчикова, М. В. Хулиганские побуждения и состояние опьянения как признаки транспортных преступлений / М. В. Баранчикова // Известия Юго-Западного государственного университета. Серия: История и право. — Курск. — 2019. — Т. 9, № 1 (30). — С. 101–108.
9. Майоров, В. И. Правовое регулирование деятельности подразделений транспортной безопасности / В. И. Майоров // Вестник Уральского юридического института МВД России. — 2019. — № 1. — С. 35–40.

References

1. Podchernyaev, A. N. Nekotorye voprosy razvitiya ugolovnoy zakonodatelstva v oblasti obespecheniya bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya v Rossiyskoy Federatsii / A. N. Podchernyaev // Upravlenie deyatel'nostyu po obespecheniyu bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya: sostoyaniye, problemy, puti sovershenstvovaniya. — 2019. — № 1 (2). — S. 364–368.
2. Baranchikova, M. V. Privlecheniye k ugolovnoy otvetstvennosti za upravleniye transportnym sredstvom v sostoyanii opyaneniya: problemy realizatsii printsipa zakonnosti / M. V. Baranchikova // Ugolovno-protsessualnyye i kriminalisticheskiye problemy borby s prestupnostyu. Vserossiyskaya nauchno-prakticheskaya konferentsiya. — Orel, 2016. — S. 44–47.
3. Statisticheskiye dannyye GUOBDD MVD Rossii [Elektronnyy resurs] // Ofitsialnyy sayt Gosavtoinspektzii. — URL: <http://stat.gibdd.ru/> (data obrashcheniya 30.10.2019).
4. Ofitsialnyy internet-portal pravovoy informatsii. — URL: <http://www.pravo.gov.ru> ; Rossiyskaya gazeta. — 2015. 12 yanvarya.
5. Karpets, I. Problema prestupnosti / I. Karpets. — M. : Yurid. lit., 1969. — S. 30.
6. Antonyan, Yu. M. Kriminologiya : ucheb. dlya bakalavrov / Yu. M. Antonyan. — M. : Yurayt, 2013. — 523 s.
7. Semenov, V. R. Sotsialnaya obuslovlennost zapreta na narusheniye pravil, obespechivayushchikh bezopasnuyu rabotu transporta / V. R. Semenov // Upravlenie deyatel'nostyu po obespecheniyu bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya: sostoyaniye, problemy, puti sovershenstvovaniya. — 2019. — № 1 (2). — S. 389–392.
8. Baranchikova, M. V. Khuliganskiye pobuzhdeniya i sostoyaniye opyaneniya kak priznaki transportnykh prestupleniy / M. V. Baranchikova // Izvestiya Yugo-Zapadnogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya: Istoriya i pravo. — Kursk — 2019. — T. 9, № 1 (30). — S. 101–108.
9. Mayorov, V. I. Pravovoe regulirovaniye deyatel'nosti podrazdeleniy transportnoy bezopasnosti / V. I. Mayorov // Vestnik Uralskogo yuridicheskogo instituta MVD Rossii. — 2019. — № 1. — S. 35–40.

Дата поступления статьи в редакцию: 11.12.2019.