

Овчинко О.А.

Сибирский юридический институт МВД России (г. Красноярск)

К ВОПРОСУ О КРИМИНОЛОГИЧЕСКОЙ ТИПОЛОГИИ ЛИЦ, СОВЕРШАЮЩИХ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫЕ ПРЕСТУПЛЕНИЯ

Научно-технический прогресс обуславливает насыщение среды обитания человека транспортными средствами. В связи с этим в п. 18 ст. 47 Стратегии национальной безопасности Российской Федерации, утвержденной Указом Президента Российской Федерации от 02.07.2021 № 400, вполне обоснованно сформулирована задача по повышению безопасности дорожного движения.

Вместе с тем обеспокоенность вызывают аварийная обстановка на дорогах страны, повышенная общественная опасность, выражающаяся в таком абсолютном показателе, как количество совершенных дорожно-транспортных преступлений, в том числе со смертельным исходом.

Так, по данным статистики, в 2021 году были совершены 133331 дорожно-транспортное происшествие, погибли 14874 человека, получили ранения 167856 человек¹. В 2022 году ситуация в сфере дорожно-транспортных происшествий существенно осложнилась. По официальным данным, совершено 145073 дорожно-транспортных происшествия, в которых погибли 16152 человека, ранения получили 183040 человек². Следует заметить, что увеличение дорожно-транспортных происшествий происходит на фоне общего снижения преступности с 2017 года.

Эффективность криминологического предупреждения и формулирования индивидуальных профилактических мероприятий дорожно-транспортных происшествий зависит от конкретного типа преступника, характеристика которого позволяет проанализировать его криминальную активность и осуществить прогнозирование индивидуального преступного поведения.

Типология лиц, совершающих дорожно-транспортные преступления, представляет

высокий уровень обобщения и познания этих лиц, в основе которого лежит мотивационная сфера.

Выделяя типы лиц, совершающих нарушения правил дорожного движения, следует учитывать различные составляющие, в частности особенности физического и психологического состояния водителя в момент совершения дорожно-транспортного преступления; характер реакции водителя на возникшую опасность; уровень знаний о Правилах дорожного движения и технических параметрах управляемого им транспортного средства; жизненные установки и принципы личности, влияющие на поведение лица в экстремальных ситуациях³.

В криминологической литературе выделяют 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, которая не предвидит возможности негативных последствий своих действий; в) личность с психофизиологическими аномалиями (недостатки зрения, хронические заболевания); г) личность с функциональными (временными) отклонениями от нормы (переутомление, болезнь, ослепление фарами встречного автомобиля); д) личность нравственно ущербная (безразлично относящаяся к возможным негативным последствиям)⁴. Данная типология имеет определенные недостатки в силу смешения различных оснований типологии. Например, личность с психофизиологическими аномалиями, такими как недостатки зрения или хронические заболевания, может быть и нравственно ущербной (безразлично относиться к последствиям нарушения правил безопас-

¹ Преступность и правонарушения (2017-2021) : статистический сборник. М., 2022. С. 127.

² В МВД назвали число погибших и пострадавших в ДТП за 2022 год. URL: <https://russian.rt.com/russia/news/853565-rossiya-dtp-pogibshie> (дата обращения: 12.08.2023).

³ Перфильев А.Д., Каражелясков Б.А. Анализ динамики транспортных преступлений за 25 лет существования УК РФ // Юридическая наука. 2021. № 2. С. 91.

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

ности дорожного движения и совершать эти нарушения систематически).

Более удачной следует признать типологию, в основе которой лежит соотношение негативной и позитивной направленности личности преступника: а) крайне отрицательный, деформированный тип с выраженной негативной направленностью личности, с негативными социальными установками; б) условно-криминогенный тип, который отличается низким уровнем правосознания, самонадеянностью, пренебрежением к нормам административного и уголовного законодательства; в) неустойчивый тип, который отличается как негативной, так и позитивной направленностью личности, противоречивостью характера и поведения; г) небрежный тип, который не утруждает себя анализом и прогнозом развития событий; д) случайный тип, который характеризуется положительной направленностью личности¹. В качестве недостатка данной типологии следует указать на трудности в разграничении небрежного и случайного преступника.

Представители, обосновавшие третью типологию, в ее основе рассматривают следующие типы дорожно-транспортных преступников: личность неподготовленная; личность легкомысленная; личность с временным отклонением от нормы психофизического состояния; личность нравственно ущербная².

На наш взгляд, представляет наибольший практический интерес типология преступников по глубине и степени криминогенной мотивации, в соответствии с которой выделяют последовательно-криминальный (злостный), промежуточно-криминальный (неустойчивый) и ситуационный типы преступников³.

Последовательно-криминальный (злостный) тип преступников. Удельный вес составляет около 20%. К ним можно отнести лиц, которые были ранее судимы, прежде всего за дорожно-транспортные преступления (устойчиво криминогенный подтип); лиц, впервые совершивших дорожно-транспорт-

ные преступления, но ранее систематически совершавших административные правонарушения в области безопасности дорожного движения, злоупотребляющих спиртными напитками, то есть лиц, для которых совершение дорожно-транспортного преступления явилось закономерным результатом предшествующего образа жизни. Данные преступники сознательно и неоднократно нарушали правила транспортной безопасности.

Промежуточно-криминальный (неустойчивый) тип преступников. Удельный вес составляет около 40%. К данным преступникам относят отрицательно характеризующихся лиц. В основном впервые совершившие правонарушения, а также сознательно нарушающие правила правил дорожного движения после привлечения к административному наказанию⁴. К ним также следует относить лиц, впервые совершивших по неосторожности дорожно-транспортное преступление, ранее положительно характеризующихся, которые неправильно оценили дорожно-транспортную ситуацию и завысили свои водительские возможности (легкомысленный подтип) или же не утруждались анализом ситуации, предвидением наступления общественно опасных последствий (небрежный подтип).

Ситуационные типы преступников. Удельный вес составляет около 40%. В основном это лица, как правило, впервые совершившие преступление под влиянием провоцирующей ситуации либо особого психофизиологического состояния (усталость, болезнь и т.д.).⁵ Характеризуются общей положительной направленностью и положительной характеристикой личности, ранее правонарушения не совершали.

Социально-ролевая характеристика проанализированных типов преступников обращает внимание на то, что большая их часть положительно характеризуются по месту жительства или работы, занимаются трудовой деятельностью и имеют меньшую склон-

¹ Аруев К.Б. Криминологическая характеристика личности граждан, совершивших автотранспортные преступления, и вопросы профилактики данного вида преступлений : автореф. дис. ... канд. юрид. наук. СПб., 2007. С. 9.

² Бражников Д.А. Типологические черты личности преступников, совершающих автотранспортные преступления // Совершенствование деятельности по расследованию дорожно-транспортных преступлений: материалы всероссийской научно-практической конференции. Тюмень, 2012. С. 91-92.

³ Мальков С.М. Криминология и предупреждение преступлений : курс лекций. Красноярск: СибЮИ МВД России, 2020. С. 63.

⁴ Шеслер А.В. Криминологическая характеристика и профилактика неосторожной преступности. Красноярск, 2002. С. 6.

⁵ Дагель П.С. Неосторожность. Уголовно-правовые и криминологические проблемы. М.: Юрид. лит., 1977. С. 13.

ность к употреблению спиртных напитков (алкоголя) и наркотиков. Однако, в отличие от законопослушного населения, их мотивационная сфера асоциальна, для нее характерна невнимательность, легкомысленное, беспечное и пренебрежительное отношение к важнейшим социальным ценностям, поверхностное отражение субъектом реальной

действительности, искаженное предвосхищение будущих событий¹.

Таким образом, значение типологии лиц, совершающих дорожно-транспортные преступления, состоит в том, что позволяет дать оценку криминальной активности лиц, совершающих преступления, а также учитывается в процессе индивидуальной профилактики.

Шеслер А.В.,

доктор юридических наук, профессор
Сибирский юридический институт МВД России (г. Красноярск)

Шеслер С.С.,

кандидат юридических наук, доцент
Томский государственный университет систем управления и радиоэлектроники

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ СОВЕТСКОГО И ЗАРУБЕЖНОГО ОПЫТА В СОВРЕМЕННОЙ УГОЛОВНОЙ ПОЛИТИКЕ РОССИИ

Актуальным в уголовной политике является взвешенное отношение к современному зарубежному и прошлому отечественному опыту противодействия преступности. Дело в том, что и тот, и другой опыт либо огульно отрицается, либо берется без учета сложившегося в России законодательства, практики его применения, социальных условий. Приведем лишь два примера, чтобы раскрыть этот тезис. Первый из них связан с так называемыми «социальными лифтами», изобретением западной пенитенциарной системы, предусматривающей содержание осужденных к лишению свободы в учреждениях тюремного типа.

Распоряжением Правительства РФ от 14.10.2010 № 1772-р была утверждена Концепция развития уголовно-исполнительной системы Российской Федерации до 2020 года, сущностью которой был отказ от коллективного содержания осужденных. Это означает, что вместо существующей системы исправительных учреждений предполагалось оставить тюрьмы, колонии-поселения, воспитательные центры.

Реально отказаться от коллективного содержания осужденных не удалось, т.к. для этого потребовалось бы построить большое количество тюрем. Однако это несовме-

стимо с возможностями российского бюджета. В результате начали реализовываться мероприятия, которые были бы обоснованными при переходе к тюрьме. В частности, прогрессивная система отбывания наказания, предусматривающая улучшение условий отбывания наказания в зависимости от активного правопослушного поведения осужденных, начала вытесняться социальными лифтами, в основе которых лежало пассивное правопослушное поведение осужденных. Для такого поведения не было необходимости в самостоятельных организациях осужденных, которые прекратили свое существование в связи с исключением ст. 111 из УИК РФ Федеральным законом от 07.12.2011 № 420-ФЗ. В условиях тюрьмы при камерном содержании осужденных, где нет возможности проявить социальную активность, такой шаг был бы логичным. Однако исправительные учреждения не перестали функционировать, поэтому в результате администрация мест лишения свободы лишилась поддержки со стороны позитивно настроенных к исправлению осужденных.

В Концепцию развития уголовно-исполнительной системы Российской Федерации до 2020 года распоряжением Правительства РФ от 23.09.2015 № 1877 были внесены из-

¹ Лунеев В.В. Мотивация преступного поведения. М.: Наука, 1991. С. 273.