

УДК 34

**КРИМИНОГЕННЫЕ ФАКТОРЫ ПРЕСТУПНОГО ПОВЕДЕНИЯ В
СФЕРЕ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ: КОМПЛЕКСНЫЙ АНАЛИЗ И
ПЕРСПЕКТИВЫ ПРОТИВОДЕЙСТВИЯ**

Самойлова А.С.¹,

студент,

Белгородский государственный национальный исследовательский университет,

г. Белгород, Россия

Аннотация

В статье проводится комплексный анализ криминогенных факторов, детерминирующих преступное поведение в сфере дорожного движения. На основе изучения научных источников и судебной практики рассматриваются личностные, социальные, правовые и организационно-технические детерминанты дорожно-транспортной преступности.

Ключевые слова: дорожно-транспортные преступления, криминогенные факторы, профилактика, правила дорожного движения, личность преступника, уголовная ответственность, виктимологическая профилактика.

***CRIMINOGENIC FACTORS OF CRIMINAL BEHAVIOR IN THE
ROAD TRAFFIC SPHERE: A COMPREHENSIVE ANALYSIS AND
PROSPECTS FOR COUNTERACTION***

Samoilova A.S.,

student,

¹ Научный руководитель - Кислицина Ирина Николаевна, старший преподаватель Белгородский государственный национальный исследовательский университет, г. Белгород

Kislitsina Irina Nikolaevna, senior lecturer, Belgorod State National Research University, Belgorod

*Belgorod State National Research University,
Belgorod, Russia*

Annotation

The article provides a comprehensive analysis of criminogenic factors that determine criminal behavior in the field of traffic. Based on the study of scientific sources and judicial practice, the article examines the personal, social, legal, and organizational-technical determinants of traffic-related crime. Based on a systematic approach, the article substantiates the need for comprehensive counteraction, which includes the improvement of legislation, the tightening of judicial practice, investments in road infrastructure, increased control over the technical condition of vehicles, and the development of targeted criminological and victimological prevention programs aimed at correcting the behavior of all road users.

Keywords: traffic crimes, criminogenic factors, prevention, traffic regulations, criminal personality, criminal liability, victimological prevention.

Дорожно-транспортная преступность представляет собой одну из наиболее значимых угроз общественной безопасности в современной России. По данным Судебного департамента при Верховном суде РФ, за первое полугодие 2024 года к уголовной ответственности по статье 264.1 УК РФ было осуждено более 20 268 лиц. За этот период суды в 62% случаев назначали наказание в виде обязательных работ, в 15% — лишение свободы на срок до двух лет, в 7% — штраф от 100 тыс. до 300 тыс. рублей. По 6% приговоров были назначены принудительные работы или условное лишение свободы [10].

Сложившаяся ситуация требует глубокого научного осмысления детерминирующих факторов и разработки адекватных мер противодействия.

Актуальность темы обусловлена не только высокими показателями преступности, но и особой общественной опасностью последствий дорожно-транспортных происшествий, выражющихся в гибели и травмировании

людей, причинении значительного материального ущерба. По нашему мнению, современный подход к противодействию дорожно-транспортной преступности должен учитывать системный характер проблемы, сочетая правовые, организационные и воспитательные меры воздействия.

Согласно обоснованному мнению И.В. Танаги, ключевой детерминантой дорожно-транспортных преступлений выступают грубые нарушения установленных правил безопасности движения, совершаемые водителями транспортных средств [7, с. 117]. Статистические данные убедительно демонстрируют, что значительное большинство дорожно-транспортных происшествий происходит именно по вине водителей, что подчеркивает доминирующую роль антропогенного фактора в механизме формирования дорожно-транспортной преступности.

При этом детерминанты преступного поведения образуют сложную систему, включающую взаимосвязанные личностные, социальные и технические компоненты.

Личностный компонент заключается в индивидуально-психологических особенностях водителя. Эмпирическое исследование, проведенное среди водителей пассажирского транспорта, показало, что сниженные функциональные резервы соответствуют повышенной агрессивности, а причинами агрессивного поведения являются «непринятие себя, недоверие к другим, восприятие окружающего мира как опасного и неконтролируемого» [2, с. 112]. Эти внутренние условия, такие как недисциплинированность, склонность к риску и пренебрежение опасностью, находят прямое выражение в конкретных видах нарушений: проезд на запрещающий сигнал светофора или игнорирование знака «Движение запрещено», обгон на подъеме, в конце подъема, на поворотах или на пешеходных переходах, управления транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения.

Социальный компонент проявляется в систематическом и рядовом нарушении ПДД, которое перерастает в «установочное поведение» и Дневник науки | www.dnevniknauki.ru | СМИ ЭЛ № ФС 77-68405 ISSN 2541-8327

подкрепляется отсутствием «мотивации населения на соблюдение правил безопасности» [3].

Технический компонент системы включает проблемы дорожной инфраструктуры, такие как «плохое освещение, изношенная разметка, отсутствие отбойников», а также «противоречащие друг другу знаки» и «непродуманные схемы движения», которые объективно повышают аварийность [11].

Особую значимость среди личностных детерминант имеют психологические особенности несовершеннолетних правонарушителей. Как отмечается в исследованиях, несовершеннолетние отличаются «повышенной эмоциональной возбудимостью, легко переходящей в агрессию, психической неуравновешенностью» [1, с. 379]. Эти особенности, сочетаясь с акцентуациями характера, создают благоприятную почву для совершения правонарушений в сфере дорожного движения, проявляющихся в агрессивном стиле вождения, сознательном создании аварийных ситуаций и пренебрежении правилами безопасности.

Социальные детерминанты проявляются в недостатках правосознания и правовой культуры граждан. Исторически сложившийся в России «высокий уровень правового нигилизма» [7, с. 143] способствует массовому несоблюдению правил дорожного движения. Этот феномен усугубляется недостатками семейного воспитания, когда дети либо из маргинальных семей усваивают модели поведения, основанные на силовом решении конфликтов, либо из внешне благополучных семей, где отсутствует должное нравственное воспитание [7, с. 141].

Важным аспектом криминологического анализа является мотивация преступного поведения. В рамках криминологического анализа мотивационной сферы неосторожных преступлений В.В. Лунеев характеризует ее как легкомысленно-безответственную, акцентируя внимание на отсутствии у субъекта целенаправленного стремления к наступлению Дневник науки | www.dnevniknauki.ru | СМИ ЭЛ № ФС 77-68405 ISSN 2541-8327

общественно опасных последствий [5, с. 65-66]. Однако, как обоснованно дополняет И.В. Танага, применительно к дорожно-транспортным преступлениям мотивационный спектр не ограничивается легкомыслием и безответственностью, а включает также хулиганские побуждения, что свидетельствует о качественном усложнении мотивационной структуры данной категории преступлений [7, с. 117].

Представляется, что синтез указанных научных позиций позволяет выявить специфическую двойственность мотивационного механизма дорожно-транспортных преступлений. С одной стороны, сохраняется характерная для неосторожных преступлений в целом легкомысленно-безответственная доминанта, исключающая прямой умысел на причинение вреда. С другой стороны, присутствие хулиганских побуждений, связанных с осознанным пренебрежением к общепринятым нормам поведения, привносит в субъективную сторону состава элементы умышленной противоправности. Такая мотивационная амбивалентность, на наш взгляд, требует дифференцированного подхода как к квалификации деяний, так и к разработке профилактических мер, направленных на нейтрализацию различных типов криминогенных установок личности.

Проведенные эмпирические исследования среди лиц, привлеченных к уголовной ответственности за совершение дорожно-транспортных преступлений, позволили выявить устойчивый комплекс деформаций нравственно-психологической сферы, свойственных данной категории правонарушителей. Как свидетельствуют данные [7, с. 117], в структуре личности преобладают такие негативные характеристики, как неоправданная самоуверенность (89%), легкомыслие и беспечность (68%), неспособность адекватно оценивать дорожную обстановку (53%), уверенность в возможности избежать ответственности (43%) и грубая небрежность (44%). Указанный симптомокомплекс личностных свойств представляет значительный интерес

для криминологической науки и служит основой для разработки целевых программ профилактического воздействия.

Дальнейшее структурирование криминологического портрета правонарушителя представлено в исследованиях А.В. Битшевой и Ю.А. Никифорова, которые определяют типичного субъекта дорожно-транспортных преступлений как мужчину в возрасте 18-30 лет, для которого характерны устойчивые проявления легкомыслия, небрежности, беспечности, невнимательности и гипертрофированной самоуверенности [1, с. 42]. Значимым криминологическим признаком является наличие у большинства таких лиц повторных административных правонарушений в сфере дорожного движения, что свидетельствует о стойком противоправном стереотипе поведения.

В целях оптимизации профилактической работы исследователи [1, с. 43] разработали типологизацию личности правонарушителей на основе психологического критерия, выделив следующие акцентуированные типы: неустойчивый, истероидный, неуправляемый и шизоидный. Каждому из указанных типов соответствуют специфические модели девиантного поведения на дороге, что, по нашему мнению, создает научную основу для дифференциации мер индивидуально-профилактического воздействия с учетом психологических особенностей конкретных категорий нарушителей.

Анализ причинно-следственных связей дорожно-транспортных происшествий позволяет выделить наиболее социально опасные виды нарушений ПДД, непосредственно ведущие к тяжким последствиям. К ним, согласно исследованию [7, с. 118], относятся: систематическое превышение скоростного режима, управление транспортом в состоянии алкогольного, наркотического или иного опьянения, вождение в болезненном или утомленном состоянии, недостаточное знание правил дорожного движения и нарушение регламента обгона.

Субъективная сторона данных правонарушений, особенно при управлении транспортным средством в нетрезвом состоянии, отличается выраженной антисоциальной направленностью, проявляющейся в осознанном пренебрежении к установленным нормам безопасности, хулиганских побуждениях и иллюзорной уверенности в возможности избежать ответственности [7, с. 118]. В качестве показательного примера подобного поведения можно привести уголовное дело в отношении жителя Ахтубинского района Астраханской области. Согласно материалам дела, обвиняемый, будучи ранее лишённым водительских прав, управлял автомобилем ВАЗ-2112 в состоянии тяжёлого алкогольного опьянения (2,19 мг/л). Автотехническая судебная экспертиза установила, что в момент ДТП автомобиль двигался со скоростью 141 км/ч, в результате чего водитель не справился с управлением, автомобиль выехал за пределы проезжей части и опрокинулся. Происшествие повлекло за собой смерть пассажира [12]. Данный инцидент рельефно иллюстрирует высшую степень десоциализации личности, характеризующуюся полным игнорированием ценности человеческой жизни и общественной безопасности.

Отдельную группу криминогенных факторов образует эксплуатация технически неисправных транспортных средств. Исследования констатируют, что в российской практике, в отличие от зарубежных стран, утилизация автотранспорта по причине его технической неисправности обычно происходит лишь после полного выхода из строя, что систематически создает условия для использования потенциально опасных транспортных средств на дорогах [7, с. 119]. Эта проблема усугубляется недостаточным уровнем контроля за техническим состоянием транспорта, особенно в регионах, и экономическими факторами, вынуждающими владельцев эксплуатировать автомобили с критическими неисправностями.

Существенный вклад в криминогенную обстановку в сфере дорожного движения вносит низкий уровень транспортной культуры среди участников Дневник науки | www.dnevniknauki.ru | СМИ ЭЛ № ФС 77-68405 ISSN 2541-8327

дорожного движения. Исследования подтверждают, что дефекты правосознания и моделей поведения часто формируются в семейной среде. А.А. Шелудяков обращает внимание на трансляцию девиаций дорожного поведения от родителей к детям, когда взрослые, систематически нарушающие ПДД, неосознанно формируют у подрастающего поколения установку на пренебрежение правилами безопасности, что впоследствии приводит к росту детского дорожно-транспортного травматизма [8, с. 104].

Наряду с субъективными факторами, существенное влияние на аварийность оказывают объективные организационно-технические условия. По оценкам В.Н. Кудрявцева и В.Е. Эминова, неудовлетворительное состояние дорожного полотна и элементов дорожной инфраструктуры ежегодно обуславливает 12-15% от общего количества ДТП [4, с. 474].

Е.О. Яковлева и Г.И. Плохих указывают, что отдельные недостатки в нормативном регулировании элементов дорожной инфраструктуры создают предпосылки для аварий. В качестве примера исследователи приводят регламентацию работы светофоров: по их мнению, правила, касающиеся дополнительных секций, «иногда лишены логики» [9, с. 59]. Это подтверждается ситуацией, когда выключенная секция де-факто запрещает маневр, однако из-за недостаточной информированности водителей такое состояние объекта инфраструктуры может привести к ДТП.

В научном исследовании Д.В. Собина выявлена существенная правовая коллизия, связанная с квалификацией преступлений по ст. 264 УК РФ. Ученый констатирует несоответствие между законодательной конструкцией состава преступления и теоретическим пониманием косвенного умысла: «законодатель, вопреки своему видению косвенного умысла, в характеристику субъективной стороны преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, включил только неосторожную форму вины» [6, с. 11]. Данное противоречие создает значительные сложности при правовой оценке деяний, совершенных с

косвенным умыслом, что особенно актуально для случаев грубых и систематических нарушений ПДД, повлекших тяжкие последствия.

Проведенный анализ судебной практики свидетельствует о тенденции к назначению наказаний, не соответствующих степени общественной опасности содеянного. Как отмечает исследователь, суды зачастую назначают наказания ниже среднего размера санкций, широко применяя условное осуждение [6, с. 5]. Статистические данные демонстрируют выраженную диспропорцию: тогда как по ч. 6 ст. 264 УК РФ все осужденные приговариваются к реальному лишению свободы, по ч. 5 той же статьи 14% виновных получают условные сроки [6, с. 30-31], что ставит под сомнение соблюдение принципа справедливости уголовного наказания.

В контексте повышения эффективности противодействия дорожно-транспортной преступности в научной дискуссии звучит предложение о снижении возраста уголовной ответственности по ст. 264 УК РФ до 14 лет. Эта позиция аргументируется современными процессами акселерации несовершеннолетних, интенсивной автомобилизацией общества и исключительной общественной опасностью последствий нарушений ПДД [6, с. 13]. Подобная мера, по мнению сторонников данной концепции, могла бы способствовать формированию более ответственного отношения к управлению транспортными средствами у молодого поколения.

В контексте обеспечения безопасности дорожного движения Е.О. Яковлева и Г.И. Плохих определяют виктимологическую профилактику в качестве самостоятельного и перспективного направления деятельности [9, с. 58]. Разработанный авторами комплекс превентивных мер ориентирован на работу с потенциальными жертвами дорожно-транспортных происшествий и включает такие формы воздействия, как распространение специализированных памяток, информирование граждан о необходимых мерах безопасности, а также проведение тематических бесед с различными категориями участников дорожного движения [9, с. 62].

Содержательное наполнение виктимологической профилактики, по мнению исследователей, должно охватывать решение следующих задач: систематическая пропаганда правомерных моделей поведения, целенаправленное повышение уровня правовой культуры населения, предотвращение повторного становления лиц жертвами преступлений, организация широких публичных дискуссий с участием представителей общественных объединений [9, с. 59]. Такой многоуровневый подход позволяет воздействовать не только на потенциальных правонарушителей, но и формировать у граждан осознанные навыки безопасного участия в дорожном движении.

На основе проведенного анализа представляется целесообразным пересмотр диспозиции ст. 264 УК РФ в части исключения указания на неосторожную форму вины, что позволит квалифицировать деяния, совершенные с косвенным умыслом; приведение пределов санкций в соответствие с реальной опасностью нарушений; разработка рекомендаций Верховного Суда РФ для унификации судебной практики назначения наказаний. К организационно-управленческим мерам следует отнести усиление контроля за техническим состоянием транспортных средств; инвестиции в дорожную инфраструктуру и повышение качества дорожного покрытия; совершенствование системы подготовки водителей. Среди криминологических мер профилактики наиболее перспективными являются внедрение дифференцированных программ профилактики с учетом типологии личности правонарушителей; развитие виктимологических мероприятий, направленных на снижение риска стать жертвой ДТП; усиление пропаганды правомерного поведения на дорогах через СМИ и образовательные учреждения.

По нашему мнению, современная стратегия противодействия дорожно-транспортной преступности должна основываться на принципе системности, сочетая уголовно-правовые, криминологические и организационные меры. Дневник науки | www.dnevniknauki.ru | СМИ ЭЛ № ФС 77-68405 ISSN 2541-8327

Особого внимания заслуживает развитие института административной преюдиции, поскольку многократное совершение однотипных административных правонарушений в сфере дорожного движения свидетельствует о повышенной степени общественной опасности виновного лица и требует более строгого уголовно-правового реагирования. Кроме того, считаем необходимым усиление профилактической работы с молодежью, поскольку именно в молодом возрасте формируются основные стереотипы поведения на дороге.

Таким образом, криминогенные факторы преступного поведения в сфере дорожного движения образуют сложную систему, включающую личностные, социальные и организационно-технические детерминанты. Эффективное противодействие дорожно-транспортной преступности требует учета всей совокупности этих факторов при разработке профилактических мероприятий. Необходимо дальнейшее совершенствование законодательства, усиление профилактической работы и повышение культуры участников дорожного движения. Перспективным направлением представляется разработка комплексной федеральной целевой программы, объединяющей усилия правоохранительных органов, образовательных учреждений и гражданского общества в деле обеспечения безопасности дорожного движения.

Библиографический список

1. Битшева А.В., Никифоров Ю.А. Криминологическая характеристика преступлений, связанных с безопасностью дорожного движения и безопасной эксплуатацией транспортных средств: проблемы, особенности и тенденции // Вестник Казанского юридического института МВД России. 2022. Т. 13. № 1(47). С. 38-45.
2. Ермолаев В.В., Макушина О.П., Четверикова А.И. Социально-психологические детерминанты проявления агрессии водителями

пассажирского транспорта на российских дорогах // Социальная психология и общество. 2013. Т. 4. № 2. С. 108–118.

3. Криминология: учебник для студентов высших учебных заведений, обучающихся по специальности «Юриспруденция» / под ред. А.И. Долговой. М.: Инфра-М-НОРМА, 2001. 784 с.

4. Кудрявцев В.Н., Эминов В.Е. Криминология: Учебник. 2-е изд., перераб. и доп. М.: Юристъ, 1999. 678 с.

5. Лунеев В.В. Преступное поведение: мотивация, прогнозирование, профилактика. М.: Юридическая литература, 1980. 256 с.

6. МВД рассказало о динамике, причинах и участниках ДТП в 2025 году // Autogoda.ru. URL: <https://autogoda.ru/pdd/mvd-rasskazalo-o-dinamike-prichinakh-i-uchastnikakh-dtp-v-2025-godu/> (дата обращения: 03.04.2025).

7. Опубликована статистика ДТП за январь 2025 года // ТАСС. 2025. URL: <https://tass.ru/obschestvo/22174179> (дата обращения: 03.04.2025).

8. Собин Д.В. Противодействие нарушениям правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (ст. 264, 264¹ УК РФ): проблемы построения составов преступлений, пенализации и предупреждения: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Краснодар, 2019. 35 с.

9. Танага И.В. Причины и условия, способствующие дорожно-транспортным преступлениям и пути их управления // Уголовная политика: теория и практика. 2009. № 2(24). С. 117-120.

10. Шелудяков А.А. Предупреждение детского дорожно-транспортного травматизма в условиях города // Проблемы применения уголовного законодательства и предупреждения преступлений в деятельности органов внутренних дел. М.: Академия управления МВД РФ, 2000. С. 104-108.

11. Яковлева Е.О., Плохих Г.И. К вопросу о виктимологической профилактике автодорожной преступности // Вестник ТвГУ. Серия «Право». 2020. № 3(63). С. 58-64.

12. Электронный ресурс // URL: <https://30.mvd.ru/news/item/15979032>
Дневник науки | www.dnevniknauki.ru | СМИ ЭЛ № ФС 77-68405 ISSN 2541-8327