

Научная статья

УДК 343.918

DOI: <https://doi.org/10.30932/2500-1868-2026-59-3-05>

Личность современного преступника, совершающего транспортные преступления: криминологический эскиз

Фоменко Елена Владимировна,
доктор юридических наук, доцент,
профессор кафедры «Уголовное право, уголовный процесс
и правоохранительная деятельность» Юридического института,
Российский университет транспорта (МИИТ),
Москва, Россия

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-7352-031X>

РИНЦ SPIN-код: 5427-8701, AuthorID: 355968

Аннотация. В работе авторами с применением обще- и частнонаучных методов исследования дана криминологическая характеристика свойств личности современного преступника, совершающего отдельные виды транспортных преступлений. Очерчены типологии личности таких преступников с учетом современных тенденций. Также авторами проанализированы причины снижения темпов прироста преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта и сделаны выводы, что исследование личности преступника, совершающего транспортные преступления, позволяет выяснить особенности механизма индивидуальной преступной деятельности, подвести правоприменителя к пониманию причинного комплекса и мотивов действий лица, совершающего транспортное преступление, а также разработать эффективные и современные методы и механизмы профилактики и коррекции преступного поведения личности, совершающей транспортные преступления.

Ключевые слова: транспортные преступления; профилактика и коррекция преступного поведения личности; причинный комплекс и мотивы действий лица, совершающего транспортное преступление.

Для цитирования: Фоменко Е. В. Личность современного преступника, совершающего транспортные преступления: криминологический эскиз // Транспортное право и безопасность. 2026. № 3(59). С. 54–67. <https://doi.org/10.30932/2500-1868-2026-59-3-05>.

Original article

The profile of the modern offender committing transport-related crimes: a criminological sketch

Elena V. Fomenko,
Doctor of Law, Associate Professor,
Professor of the Department of Criminal Law, Criminal Procedure,
and Law Enforcement Activity, Law Institute,
Russian University of Transport (MIIT),
Moscow, Russia

Abstract. Using general and specialized scientific research methods there has been presented a criminological characterization of the personality traits of the modern offender who commits specific types of transport-related crimes. There have been determined typologies of such offenders, taking into account contemporary trends. There have been also analyzed the reasons for the decrease in the growth rate of crimes connected with traffic safety and operation of transport. There has been concluded that the study of the profile of the offender who commits transport-related crimes makes it possible to find out the specific mechanisms of individual criminal activity, guide law enforcement practitioners toward an understanding of the causal factors and motives behind the offender's actions, and develop effective, modern methods and mechanisms to prevent and correct the criminal behavior of such individuals.

Keywords: transport-related crimes; prevention and correction of criminal behavior; causal complex and motives of the individual committing a transport-related crime.

For citation: Fomenko E.V. The profile of the modern offender committing transport-related crimes: a criminological sketch // Transport law and security. 2026; (3(59)):54–67.

© Фоменко Е. В., 2026

Начать исследование личности преступника, совершающего транспортные преступления следует, на наш взгляд, с положений «теории личности преступника», которые по сути даже не являются какой-то одной стройной доктриной, а представляют собой целый комплекс междисциплинарных подходов, целью осуществления которых является поиск ответа на старый как мир вопрос: по каким критериям мы можем отличить преступника от законопослушного гражданина?

Личность преступника определяется в научной литературе изначально очень дискуссионно. Одним из первых крупных монографических исследований о личности преступника в отечественной криминологии стала работа профессора А. Б. Сахарова «О личности преступника и причинах преступности в СССР» [10].

Специалисты из Владимирского государственного университета предлагают понимать «личность преступника» (в широком смысле) как «аб-

страктное понятие, означающее совокупность социальных и социально значимых, духовных, морально-волевых, психофизических, интеллектуальных свойств, качеств человека, совершившего преступление вследствие взаимодействия его взглядов, ориентаций с криминогенными факторами внешней среды, включая конкретную криминальную ситуацию» [7, стр. 73].

Я. И. Гилинский в учебнике по криминологии совсем отказывается от выделения главы, посвященной личности преступника, упоминая подобную терминологию только в части работы о механизме индивидуального преступного поведения. Целый параграф он доказательно пытается ответить на поставленный им же вопрос «существует ли личность преступника?», указывая в частности на то, что в зарубежной литературе этот термин вообще не упоминается и не используется [6, стр. 182].

Ю. М. Атонян напротив указывает на то, что личность преступника — «отрасль криминологического знания, объект криминологического исследования, без которого существование криминологии невозможно, поскольку с его помощью решается главная задача криминологии — объяснение преступности» [1, стр. 42].

Он же позже отмечает, что «личность преступника как совокупность социально-значимых негативных свойств, сформировавшихся в процессе взаимодействия с другими людьми...Преступники отличаются от законопослушных граждан более высоким уровнем импульсивности и агрессивности, сочетающимися с повышенной чувствительностью. Эти черты в совокупности с антиобщественными взглядами и ориентациями отличают преступников от не преступников. Личность преступника является основным и важнейшим звеном всего преступного поведения» [8].

В. Д. Малков предлагает понимать под личностью преступника «лицо, совершившее преступление, в котором проявилась его антиобщественная направленность, отражающая совокупность негативных социально значимых свойств, влияющих в сочетании с внешними условиями и обстоятельствами на характер преступного поведения» [5, стр. 84].

Г. Г. Шиханцов определяет исследуемое понятие как «совокупность ее социально значимых негативных свойств, влияющих в сочетании с внешними условиями (ситуацией) на преступное поведение» [11, стр. 105].

Считается, что классического (общепринятого) определения личности преступника в криминологии и вовсе не существует.

Главным «краеугольным камнем» в науке является различие между биологическим (антропологические теории) и социологическим подходами.

Переходя от общей теории к конкретным видам преступлений, важно сразу отметить главное — личность преступника, совершающего транспортные преступления, кардинально отличается от портрета преступника совершающего общеуголовные и иные преступления.

При характеристике лиц, совершающих транспортные преступления, предлагаем оттолкнуться от классификации преступлений, закрепленных в главе 27 УК РФ «Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта», которую предложила Г. О. Петрова [10]. Она основана на признаках субъекта анализируемых преступлений и выделяет три группы:

- преступления, совершаемые работниками транспорта;
- преступления, совершаемые лицами, управляющими транспортными средствами;
- преступления, совершаемые иными лицами.

Разница в характеристике субъекта преступления (общего и специального), наличие или отсутствии умысла на совершения преступления и наконец, в механизме индивидуального преступного поведения, будет влиять на совокупность признаков присущих личности преступника, совершающего транспортные преступления.

Если исходить из типологии личности анализируемого преступника, то в подавляющем большинстве случаев по степени антиобщественной направленности это случайный, ситуативный или неустойчивый тип. Поскольку основную часть статистики по лицам, совершившим транспортным преступлениям, «закрывают» нарушившие правила дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, то чаще всего это неосторожный преступник, чья психология вписывается в характеристику «нормальной личности в аварийной ситуации».

Ю. М. Антонян, говоря о преступниках, виновных в ДТП, указывает, что им как «неосторожным преступникам свойственна разная степень (интенсивность) антиобщественной недисциплинированности. Применительно к ДТП, исследуя разные мотивационные составляющие, можно выделить следующие пять типов личности преступника:

1) непосредственно преступный — транспортное средство при совершении преступления используется как средство передвижения;

2) самоуверенный преступный тип — проявляет повышенную самоуверенность в оценке своего мастерства, опыта, сознательно идет на риск ради удовлетворения потребностей;

3) неустойчивый (ситуационный) — в силу психофизических качеств «резко» зависит от окружающей ситуации, часто неспособен к адекватным действиям в экстремальных условиях;

4) небрежный (ситуативный) — не утруждает себя анализом, прогнозом возможного развития событий, не извлекает позитивный опыт из прошлых ошибок, для такого типа преступной личности характерно соблюдение правил и предписаний, но возможна полная или частичная потеря ориентации;

5) эмоциональный — часто испытывает ощущение тревожности, страдает от повышенной эмоциональной напряженности, сопровождаемой страхами, беспокойством, опасениями» [2].

К. Б. Аруев рассуждая о типологии личности автотранспортного преступника, выделяет следующие типы личности преступника:

«а) крайне отрицательный, деформированный тип с выраженной негативной направленностью, правовым нигилизмом, антисоциальными установками, со значительным криминальным анамнезом;

б) условно-криминогенный тип личности с низким уровнем правосознания, отличающиеся самонадеянностью, сознательно пренебрегающие требованиями административного и уголовного законодательства; как правило, представители данного типа активизируются под влиянием внешних ситуаций;

в) неустойчивый тип содержит в себе компоненты негативной и позитивной направленности; личности отличаются неустойчивостью и противоречивостью;

г) небрежный тип — его представители никогда не идут осознанно на риск аварии, но и не утруждают себя анализом, прогнозом возможного развития событий; не извлекают позитивный опыт из прошлых ошибок, при развитии конфликтных ситуаций, склонны обвинять во всем окружающих; негативная направленность минимальна;

д) случайный тип характеризуется позитивной социальной направленностью, устойчивым уровнем правосознания» [3].

Однако тенденция с 2025 г. указывает на то, что «число ДТП с пострадавшими снизилось на 3,1%, количество погибших в них людей — на 3,3%, раненных — на 3,6%. При этом ДТП с участием водителей в состоянии опьянения сократилось на 6,1%, погибших в них людей стало меньше на 10,8%, раненных — на 6,3%. С участием несовершеннолетних совершено на 2,3% ДТП меньше, чем в 2024 г. Количество погибших в них детей и подростков уменьшилось на 2,1%, раненных — на 1,9%» [<https://mvdmedia.ru/news/official/statisticheskie-svedeniya-o-sostoyanii-prestupnosti-v-2025-godu>].

По данным МВД России, в 2025 г. количество лиц, совершивших преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта составляет 53 624 человека, что составляет темпы прироста к аналогичному периоду прошлого года — 10,4.

Поскольку, как мы уже отмечали, самую значительную долю в транспортной преступности занимает статистика по преступлениям, связанным с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, в том числе в состоянии опьянения, такую тенденцию, на наш взгляд, следует объяснять в том числе тем, что среднее количество потребления алкоголя на душу населения в России за 12 месяцев 2025 г. снизилось. В январе 2026 г. оно составило 7,97 л против 8,39 л годом ранее [<https://www.vesti.ru/article/4909502>].

Росалкогольтабакконтроль указывает на то, что «объем розничных продаж алкогольной продукции (без учета пива, пивных напитков, сидра, пуаре и медовухи) в России в 2025 г. сократился на 9,3% и составил 205,7

млн дал против 226,9 млн дал годом ранее. Это стало самым низким показателем с 2017 г. Сокращение продаж алкоголя началось с 2023 г., всего продажи спиртного за это время упали почти на 11%. Это, как заявляют эксперты, привело к тому, что Россия выбыла из списка лидеров среди стран по потреблению спиртного» [<https://www.rbc.ru/wine/news/697c77209a79472dc6bcab40>].

«По данным Всемирной организации здравоохранения, Россия занимает 29-е место по потреблению алкоголя среди всех стран мира. Для сравнения, в 2010 г. Россия входила в топ-5 самых пьющих стран мира, занимая четвертое место в рейтинге. Эксперты считают, что среди главных причин снижения потребления алкоголя — рост цен на спиртное, демографические изменения и популярность здорового образа жизни среди молодежи» [<https://www.rbc.ru/wine/news/697c77209a79472dc6bcab40>].

Кроме того, на характеристику личности преступника, совершающего транспортные преступления влияют и другие тенденции последних лет, такие как ужесточение ответственности за нарушение правил дорожного движения лицом, находящимся в состоянии опьянения; лицом, подвергнутым административному наказанию или имеющим судимость и лишенным права управления транспортными средствами; взрывной рост использования населением средств индивидуальной мобильности, цифровизация, появление беспилотного транспорта и др.

С учетом таких тенденций постараемся проанализировать портрет преступника, совершающего транспортные преступления, опираясь в исследовании на знания о структуре личности преступника.

В структуру личности преступника входят отдельные подструктуры (признаки), такие как: биофизиологические, социально-демографические и социально-ролевые, нравственно-психологические, уголовно-правовые и криминологические.

Биофизиологические свойства преступника, совершающего транспортные преступления, на наш взгляд, имеют значение в контексте состояния здоровья, особенно в возрастной группе 50 лет и старше в силу постепенного снижения у них когнитивной реакции в случае возникновения стрессовой ситуации при управлении транспортным средством. Также, на наш взгляд, следует учитывать для всех гендерных и возрастных групп таких преступников природные особенности и свойства нервной системы. Например, нервная система профессиональных водителей имеет ряд особенностей, связанных с профессиональной деятельностью, условиями труда и требованиями к когнитивным и психофизиологическим функциям.

Следует отметить, что существуют ограничения по здоровью, которые закреплены в перечне медицинских противопоказаний к вождению автомобиля, утвержденные распоряжением Правительства РФ от 12 апреля 2025 г. № 892-р «О перечнях медицинских противопоказаний, медицин-

ских показаний и медицинских ограничений к управлению транспортным средством». К перечню таких противопоказаний относятся:

- психические расстройства и расстройства поведения (в случае если расстройства являются хроническими и затяжными с тяжелыми стойкими или часто обостряющимися болезненными проявлениями), а именно: органические, включая симптоматические психические расстройства, шизофрения, шизотипические и бредовые расстройства, расстройства настроения (аффективные расстройства), невротические, связанные со стрессом и соматоформные расстройства, расстройства личности и поведения в зрелом возрасте, умственная отсталость, общие расстройства психологического развития;

- психические расстройства и расстройства поведения, связанные с употреблением психоактивных веществ (до прекращения диспансерного наблюдения в связи со стойкой ремиссией (выздоровлением), а именно: психические расстройства и расстройства поведения, связанные с употреблением психоактивных веществ;

- болезни нервной систем, а именно: эпилепсия;

- болезни глаза и его придаточного аппарата, а именно: аномалии цветового зрения, слепота бинокулярная.

Следует подчеркнуть, что особое внимание уделяется психическим и зрительным расстройствам, поскольку они могут стать причиной серьезных аварий, влияют на способность водителя адекватно оценивать дорожную обстановку и быстро принимать верные решения.

Исследуя основные имеющие значения для характеристики социально-демографические признаки лиц, совершающих транспортные преступления, на наш взгляд, следует начать с возрастных показателей.

Согласно статистике МВД России за 2025 г. сведения о возрастных характеристиках лиц, совершивших преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта, выглядят следующим образом, лица в возрасте:

- 16—17 лет — 335 человек (темпы прироста к аналогичному периоду прошлого года (АППГ) в процентах + 24,4, удельный вес в группе — 0,6%);

- 18—24 года — 6474 человек (темпы прироста к АППГ в процентах — 4,9, удельный вес в группе — 12,1%);

- 25—29 лет — 6312 человек (темпы прироста к АППГ в процентах — 18, удельный вес в группе — 11,8%);

- 30—49 лет — 31 630 человек (темпы прироста к АППГ в процентах — 11,4, удельный вес в группе — 59,0%);

- 50 лет и старше — 8824 человека (темпы прироста к АППГ в процентах — 4,9, удельный вес в группе — 16,5%);

Кроме того, молодежь 14 до 35 лет включительно — 23 340 человек (удельный вес в группе — 43,5%).

Эти показатели свидетельствуют о том, что самая большая группа — это лица возраста от 30 до 49 лет (59% от общего количества совершенных

преступлений исследуемой группы), второе место — возрастная группа 50 лет и старше (16,5%), третье — от 18 до 24 лет (12,1%); четвертое — от 25 до 29 лет (11,8%) и последнее пятое место занимает возрастная группа от 16 до 17 лет (0,6%).

Однако, если учитывать обобщенный показатель возрастной группы — молодежь от 14 до 35 лет, то их удельный вес в группе составляет 43% от общего количества совершенных транспортных преступлений. Причем «львиная доля» в этой статистике принадлежит возрастной группе от 31 до 35 лет — 18,2%, поскольку вся возрастная группа от 16 до 30 лет составляет 24,8% от общего удельного веса анализируемой группы преступлений.

«Львиная доля» всех совершенных в 2025 г. транспортных преступлений традиционно приходится на лиц мужского пола. Удельный вес которых, в общем количестве составляет — 92,5%.

Интересным в этом контексте представляется проведенное специалистами изучение «показателей надежности водителей разного пола с помощью программно-аппаратного комплекса для психофизиологических исследований «ПАКПФ-02», в котором принимали участие 147 водителей с разным стажем вождения, в возрасте от 19 до 60 лет, средний возраст участников эксперимента — 30 лет. Среди испытуемых 94 женщины и 55 мужчин. Для обоснования различий между разными группами испытуемых нами использовался сравнительный анализ с помощью *t*-критерия Стьюдента для независимых выборок.

По итогам исследования получены следующие выводы.

1. Достоверные различия между группами в значениях показателей субтестов «ПАКПФ-02» были получены по значительному количеству параметров. По результатам сравнительного анализа установлено, что мужчины и женщины демонстрируют более высокую устойчивость внимания и точность выполнения задания в зависимости от ситуации. Мужчины более точно выполняют задания теста «Реакция на движущийся объект (РДО)», женщины — задания теста «Подвижность нервных процессов». У женщин выявлен более высокий уровень устойчивости внимания и объем зрительного восприятия. У мужчин определены более длительные периоды времени реакции и времени выполнения теста, чем у женщин, кроме теста РДО, где у женщин достоверно более высокие значения времени запаздывания.

2. Водители женского пола более полно и точно воспринимают объекты внешней среды и общую обстановку на дороге, более наблюдательны. Они менее приспособлены к вождению в условиях повышенной стрессогенности, но при этом успешнее справляются с задачей планирования и осуществления сложного маневрирования. Обладают более ригидной нервной системой по сравнению с водителями мужского пола. У них наблюдается более низкая стрессоустойчивость и тенденция к неуравновешенности нервной системы по сравнению с водителями-мужчинами.

3. Для водителей мужского пола характерны более точные реакции в условиях маневрирования в короткий промежуток времени. Их нервная система более лабильна, однако они испытывают затруднения с поиском объектов из внешней дорожной среды и их распознаванием. Общий объем воспринимаемой информации, полученной извне, невысок, что проявляется в снижении значений внимания. Респонденты испытывают затруднения при концентрации, что косвенно указывает на высокий уровень утомления. Для респондентов мужского пола более характерны точные реакции, совершенные в более короткий промежуток времени.

Таким образом, наблюдается более низкая стрессоустойчивость и тенденция к неуравновешенности нервной системы у водителей-женщин, по сравнению с водителями-мужчинами, а следовательно, и меньшая надежность в деятельности при данных условиях. Однако женщины более надежны при восприятии обстановки на дороге, знаков, разметки, сигналов светофора, связанных с организацией движения» [4].

Такие выводы позволяют учитывать особенности отдельных социально-демографических и биофизических свойств преступника исследуемой группы, что позволяет избежать в перспективе совершения транспортных преступлений с учетом гендерных различий и повысить эффективность профилактики транспортной преступности в целом.

Уровень образования также следует проанализировать во взаимосвязи с иными характеристиками личности преступника исследуемой группы. Так, по итогам 2025 г. к уголовной ответственности за совершение транспортных преступлений было привлечено лиц с уровнем образования:

- высшее — 7986 человек (темпы прироста к АППГ в процентах — 11,6, удельный вес в группе — 14,9%);

- среднее профессиональное — 22467 человек (темпы прироста к АППГ в процентах — 9,7, удельный вес в группе — 41,9%);

- начальное и основное общее — 7286 человек (темпы прироста к АППГ в процентах — 8,9, удельный вес в группе — 13,6%);

- среднее (полное) общее — 14 984 человек (темпы прироста к АППГ в процентах — 11,1, удельный вес в группе — 27,9%).

Исходя из представленной статистики делаем вывод, что итогам прошедшего года самая многочисленная группа имеет среднее профессиональное образование, а самая малочисленная — начальное и основное общее).

Граждан Российской Федерации, совершивших транспортные преступления в 2025 г. выявлено — 52 073 человек (темпы прироста к АППГ в процентах — 10,3, удельный вес в группе — 97,1%).

Граждан других государств и лиц без гражданства — 1551 человек (темпы прироста к АППГ в процентах — 11,2, удельный вес в группе — 2,9%)

С точки зрения исследования наиболее важных нравственно-психологических признаков личности преступника, совершающего транс-

портные преступления, следует отметить употребление им алкогольных напитков, наркотических средств и токсических веществ.

Так, в 2025 г. выявлено лиц, совершивших транспортные преступления в состоянии опьянения:

— алкогольного — 24 605 человек (темпы прироста к АППГ в процентах — 13,8, удельный вес в группе — 45,9%);

— наркотического — 1186 человек (темпы прироста к АППГ в процентах — 21,1, удельный вес в группе — 2,2%);

— токсического — 5 (темпы прироста к АППГ в процентах — 54,5, удельный вес в группе — 0,0%).

По всем видам опьянения мы наблюдаем тенденцию к снижению, о чем мы уже писали выше.

Как правило, преступники, нарушающие правила дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, ранее не судимы, но накапливают десятки, а то и сотни неоплаченных штрафов за превышение скорости и иное несоблюдение правил дорожного движения. Это показывает системность пренебрежения правилами до момента совершения преступления. Что подтверждает вынужденность криминализации законодателем новелл внесенных в УК РФ и закрепленных в ст. 264.1, 264.2, 264.3.

Относительно уголовно-правовых признаков личности преступника, совершающего транспортные преступления, следует отметить в первую очередь тот факт, что с внесением изменений в уголовное законодательство повысилась тяжесть отдельных транспортных преступлений. В связи с чем были внесены изменения в ст. 15 УК РФ, где в категорию тяжких преступлений были включены неосторожные преступления.

Практически нулевые показатели демонстрирует статистика по соучастию в совершении транспортных преступлений, поскольку в подавляющем большинстве они совершаются с неосторожной формой вины. Так, в 2025 г. только одно преступление совершено группой лиц по предварительному сговору.

Мотивация деяний транспортных преступников представляет собой сложный психолого-юридический комплекс. Ключевая особенность которого состоит в том, что подавляющее большинство таких преступлений совершаются, как мы уже отмечали, по неосторожности, поэтому классические «преступные мотивы» там зачастую отсутствует. Гораздо уместнее говорить о мотивации преступного поведения, предшествовавшего совершению транспортного преступления. Это могут быть:

1) эгоизм и гедонизм (стремление к получению удовольствия и избеганию боли как главной цели жизни. Слово происходит от древнегреческого ἡδονή (hēdonē), что значит «удовольствие». В контексте транспортных преступлений такое удовольствие могут приносить быстрая езда, получение адреналина от чувства опасности и т.д.). Руководствуясь такой мотивацией, водитель ставит собственные интересы выше безопасности;

2) самоутверждение и жажда превосходства при вождении. В качестве примера можно привести потребность доказать себе и окружающим возможности дорогой машины или степень своего мастерства управления ей. Проявлениями такой мотивации могут служить уличный стритрейсинг, опасное маневрирование, отказ уступать дорогу из принципа и др.;

3) поиск острых ощущений (адреналиновая зависимость). Мотивацией в таком случае является удовольствие от скорости, чувства риска и опасности. Человек намеренно создает аварийные ситуации, чтобы испытать эйфорию;

4) лень и желание обеспечить мнимый физический комфорт. Здесь главенствует нежелание «лишний раз» поворачивать голову при маневре, включать поворотник, перестраиваться заранее в нужный ряд. Мотивация экономии усилий приводит к непредсказуемым маневрам;

5) иллюзия контроля и когнитивные искажения [когнитивные искажения — это систематические ошибки в мышлении, которые срабатывают автоматически и влияют на восприятие информации. Они часто проявляются в виде ложных выводов или стереотипов, но звучат настолько убедительно, что человек воспринимает их как факты]:

- переоценка профессионализма. Убежденность «я — ас, попадают в аварии только профаны». Формируется толерантность к риску: «проносило сотню раз — пронесет и сейчас»;

- иллюзия неуязвимости. Ощущение, что «смерть и травмы случаются с кем-то другим». Особенно характерно для молодых водителей;

6) влияние психоактивных веществ:

- алкогольная эйфория и расторможенность. В случае употребления алкоголя происходит снижение критики и самоконтроля, снятие внутренних запретов. Мотивацией преступника становится желание продлить веселье, сэкономить на услуге «трезвый водитель», не заказывать такси, потому что дорого, а доехать самому, игнорируя состояние опьянения;

- усталость и сонливость. Мотивация успеть в пункт назначения «любой ценой» заставляет игнорировать признаки переутомления, что по опасности приравнивается к состоянию опьянения.

Следует учитывать также, что появились новые типы криминогенной личности, совершающей транспортные преступления, такие как:

1) цифровой девиант или отвлекающийся водитель. С развитием экосистем автомобиля и повсеместной цифровизацией сформировался тип водителя, чья преступная неосторожность выражается в неспособности оторваться от гаджета за рулем. Личностная черта — компульсивная потребность в информационной стимуляции, притупление чувства опасности из-за иллюзии контроля (ассистенты);

2) безответственный пользователь средств индивидуальной мобильности. Взрывной рост аварийности с электросамокатами и моноколесами вывел новый тип нарушителя: как правило, это молодой человек 18—25 лет, воспринимающий тротуар и проезжую часть как игровую зону. Ему

присущи крайняя степень правовой неграмотности и инфантилизм. Он не идентифицирует себя как водителя транспортного средства, что формирует особое легкомысленное отношение к последствиям.

Практика показывает, что «с владельцами моноколес, электроскутеров мощностью менее 250 Вт и другого аналогичного транспорта в случае ДТП ситуация однозначная — в большинстве разъяснений и подзаконных актов сказано, что такой водитель на самом деле — пешеход. К ним в случае аварии, будут применяться те же статьи КоАП РФ, что и к обычным пешеходам, — ст. 12.29, которая применяется, если никакого ущерба нет или он минимален, и более тяжкая — ст. 12.30 КоАП РФ, применяемая в случае нарушений, повлекших вред здоровью различной тяжести» [<https://life.ru/p/1228268>]. Однако в случае причинения тяжкого вреда здоровью они несут ответственность по ст. 268 УК РФ, что автоматически ставит их в ряды лиц, совершивших транспортное преступление.

Характеризуя профессиональный тип транспортного преступника (пилоты самолетов, машинисты поездов, капитаны (ст. 263, 263.1 и другие УК РФ), следует отметить, что по статистике — это крайне редкая и специфичная категория преступников.

Для них чаще всего на первый план выходит профессиональная деформация, которая может состоять в автоматизации действий при управлении транспортным средством, притупление бдительности из-за многолетней рутинной работы на одном и том же виде транспорта, излишняя вера в стабильность и безаварийность работы техники. Как правило, они ответственные, квалифицированные специалисты, которые в критический момент демонстрируют не направленность действий на причинение вреда общественным интересам, а недостаточную обработанность и неэффективность в навыках управления транспортным средством или пренебрежения правилами ее эксплуатации из-за постоянной перегрузки информацией, хронической усталости и по другим причинам. Именно поэтому после крупных катастроф 2020-х гг. особый акцент делается на «человеческий фактор» — взаимодействие личности и автоматизированных систем.

Так, по данным РИА НОВОСТИ, 16 ноября 2020 г. во Владимирской области на перегоне «Новки-1 — Тереховицы» сошли с рельсов 30 из 64 вагонов грузового поезда. В результате разлились шесть цистерн с мазутом, площадь загрязнения составила 12,5 тыс. кв. м. Погиб 45-летний обходчик. Авария произошла из-за того, что железнодорожники не успели подключить стрелку к приводу, что привело к переводу части вагонов на другую ветку и их сходу с рельсов [<https://ria.ru/20201116/mazut-1584916486.html>].

Человеческий фактор присутствует и в статистике Межгосударственного авиационного комитета (МАК), так, в 2010—2018 гг. на территории России с воздушными судами коммерческой авиации и авиации общего назначения произошло в общей сложности 178 катастроф, жертвами ко-

торых стали 772 человека. По оценке МАК, причиной 75% авиапроисшествий на территории СНГ в 2018 г. послужил человеческий фактор (отдельной статистики по России комитет не публиковал).

В целом следует отметить, что исследование личности преступника, совершающего транспортные преступления, позволяет выявить особенности механизма индивидуальной преступной деятельности, подвести правоприменителя к пониманию причинного комплекса и мотивов лица, совершающего транспортное преступление, а также разработать эффективные и современные методы и механизмы профилактики и коррекции преступного поведения личности, совершающей транспортные преступления.

Список источников

1. Антонян, Ю. М. Изучение личности преступника : учебное пособие / Ю. М. Антонян. — Москва : ВНИИ МВД СССР, 1982.
2. Антонян, Ю. М. Криминология. Избранные лекции / Ю. М. Антонян. — Москва, 2004.
3. Аруев, К. Б. Криминологическая характеристика личности граждан, совершивших автотранспортные преступления, и вопросы профилактики данного вида преступлений : автореферат дис. ... канд. юрид. наук / К. Б. Аруев. — Санкт-Петербург, 2007.
4. Голубихина, Ю. Ю. Сравнение психофизических показателей надежности деятельности водителей женского и мужского пола / Ю. Ю. Голубихина, Н. А. Гончарова // Фундаментальные исследования. — 2015. — № 2-4. — С. 815—819.
5. Криминология : учебник для вузов / под редакцией В. Д. Малкова. — 4-е изд., перераб. и доп. — Москва, 2011.
6. Криминология: теория, история, эмпирическая база, социальный контроль. Авторский курс. — 4-е изд., перераб и доп. — Санкт-Петербург, 2018.
7. Криминология : учебное пособие / автор-составитель М. Л. Гачава. — Владимир, 2022.
8. Личность преступника. Криминологическое исследование : монография / Ю. М. Антонян, В. Е. Эминов. — Москва, 2026.
9. Научно-практический комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации. — Москва, 2012.
10. Сахаров, А. Б. О личности преступника и причинах преступности в СССР / А. Б. Сахаров. — Москва, 1961.
11. Шиханцов, Г. Г. Криминология : учебное пособие / Г. Г. Шиханцов. — Минск : Тесей, 2006.

References

1. Antonyan, Yu. M. Izucheniye lichnosti prestupnika [The study of the offender's personality]: uchebnoye posobiye / Yu. M. Antonyan. — Moskva: VNII MVD SSSR, 1982.
2. Antonyan, Yu. M. Kriminologiya. [Criminology] Izbrannyye lektsii / Yu. M. Antonyan. — Moskva, 2004.
3. Aruyev, K. B. Kriminologicheskaya kharakteristika lichnosti grazhdan, sovershivshikh avtotransportnyye prestupleniya, i voprosy profilaktiki dannogo vida prestupleniy [Criminological characteristics of the personality of individuals who have committed motor vehicle-related crimes and issues regarding the

- prevention of such crimes]: avtoreferat dis. ... kand. yurid. nauk / K. B. Aruyev. — Sankt-Peterburg, 2007.
4. Golubikhina, Yu. Yu. Sravneniye psikhofizicheskikh pokazateley nadezhnosti deyatel'nosti voditeley zhenskogo i muzhskogo pola [Comparison of psychophysical indicators of performance reliability between male and female drivers] / Yu. Yu. Golubikhina, N. A. Goncharova // Fundamental'nyye issledovaniya. — 2015. — № 2-4. — S. 815–819.
 5. Kriminologiya [Criminology]: uchebnik dlya vuzov / pod redaktsiyey V. D. Malkova. — 4-ye izd-vo, pererab. i dop. — Moskva, 2011.
 6. Kriminologiya: teoriya, istoriya, empiricheskaya baza, sotsial'nyy kontrol' [Criminology: theory, history, empirical basis, social control]. Avtorskiy kurs. — 4-ye izd., pererab i dop. — Sankt-Peterburg, 2018.
 7. Kriminologiya [Criminology]: uchebnoye posobiye / avtor-sostavitel' M. L. Gachava. — Vladimir, 2022.
 8. Lichnost' prestupnika. Kriminologo-psikhologicheskoye issledovaniye [The offender's personality: a criminological-psychological study]: monografiya/ Yu. M. Antonyan, V. Ye. Eminov. — Moskva, 2026.
 9. Nauchno-prakticheskiy kommentariy k Ugolovnomu kodeksu Rossiyskoy Federatsii [Scientific and practical commentary on the Criminal Code of the Russian Federation]. — Moskva, 2012.
 10. Sakharov, A. B. O lichnosti prestupnika i prichinakh prestupnosti v SSSR [On the personality of the offender and the causes of crime in the USSR] / A. B. Sakharov. — Moskva, 1961.
 11. Shikhantsov, G. G. Kriminologiya [Criminology]: uchebnoye posobiye / G. G. Shikhantsov. — Minsk: Tesey, 2006.