

ПОЛТАВА К.О., аспірант
(Національний університет «Юридична
академія України імені Ярослава Мудрого»)

УДК 343.346

СПЕЦИФІКА ДЕТЕРМІНАЦІЇ АВТОТРАНСПОРТНОЇ ЗЛОЧИННОСТІ

Досліджено специфіку та запропоновано авторське визначення детермінант автотранспортної злочинності.

Ключові слова: автотранспортна злочинність, чинник, механізм вчинення, детермінація.

Исследована специфика и предложено авторское определение детерминант автотранспортной преступности.

Ключевые слова: автотранспортная преступность, фактор, механизм совершения, детерминация.

The specific is studied and the author's definition of determinations of traffic crime is offered.

Keywords: traffic crime, factor, mechanism of commitment, determination.

У галузі криминології практично будь-яке наукове дослідження тією чи іншою мірою завжди зачіпає проблему детермінації злочинної поведінки, оскільки від розуміння процесу походження (генези) цієї поведінки залежить досягнення головної мети криминологічної науки – наукове обґрунтування рекомендацій та пропозицій щодо запобігання злочинності. Розроблені криминологічною наукою загальні методологічні підходи й положення про детермінацію злочинності як негативного соціального явища повністю поширюються й на сегмент необережної злочинності. Оскільки злочинна необережність співвідноситься зі злочинністю в цілому як особливе із загальним, загальна характеристика детермінант злочинності може бути поширена й на генезу необережних злочинів. У цьому розумінні причини й умови, що сприяють вчиненню необережних злочинів, не виходять за межі причин й умов злочинності, більше того, перебувають під певним впливом останніх [12, с. 398]. Таким чином, розглядаючи проблематику детермінації необережної злочинності, у тому числі й автотранспортної, слід підкреслити, що чимало положень вчення про детермінацію злочинної поведінки є загальними для вчинення будь-яких видів злочинних проявів. Висловлене, наприклад, стосується поєднання у злочинній детермінації необережної злочинності, включаючи й автотранспортну, чинників як об'єктивного, так і суб'єктивного характеру, впливу соціально-психологічних рис й властивостей особи на розвиток злочинної події, врахування віктимологічної складової тощо.

Водночас певна специфіка та особливості проявів злочинної необережності у поведінці особи визначають необхідність уточнення деяких загальних положень вчення про детермінацію, а також виявлення специфічних причин й умов, що породжують вчинення необережних злочинів [9]. Як справедливо писав А.П. Закалюк, особливості спричинення та зумовлення необережних злочинів проявляються не у системі, структурі та механізмі їх детермінації, а у змісті та у змінній (посилений або послаблений) зумовлювальній ролі основних груп її елементів, зокрема у співвідношенні груп елементів, що належать середовищу й особі [6, с. 685]. Отже, стосовно автотранспортної злочинності – частини необережної злочинності – проблема її зумовлювання так само має свої особливості, хоча, як підкреслюється В.А. Мисливим, «це не означає, що тут не діють загальні причини злочинності як соціально-правового явища. Просто йдеться про співвідношення частини та цілого» [15, с. 40]. З викладеного можна дійти такого попереднього висновку принципового характеру: аналіз причин і умов автотранспортної злочинності має здійснюватися у контексті визначальних положень про детермінацію злочинної поведінки як такої; проте цей контекст має бути «збагачений» знанням особливостей (специфіки) сфери людської діяльності, пов'язаної із застосуванням складних технічних механізмів, якими, зокрема, виступають транспортні засоби. Як справедливо зауважують В.Є. Квашиш і Ш.Д. Махмудов, у сфері використання техніки соціальні зміни, що породжуються науково-технічним прогресом, у значному ступені зумовлюють специфіку причин і механізму необережного злочину [10, с. 27].

Із цієї тези випливає положення, яке так само відбиває специфіку автотранспортної злочинності та полягає в тому, що злочинна поведінка особи є наслідком, результатом порушення нею



певних правил щодо правомірного поведіння із джерелом підвищеної небезпеки. Всі ці злочини вчиняються під час використання транспортних засобів – автомобілів. Тобто *обов'язковою компонентою у розвитку причинно-наслідкового комплексу злочинної поведінки, поряд з людським фактором, завжди виступає техногенний чинник*. Навіть більше: якщо б не існувало цього техногенного чинника, то й не було б причинного ланцюга, що призводить до вчинення протиправних діянь даного виду як своєрідного похідного результату опанування людиною досягненнями науково-технічного прогресу. Тому не випадково у спеціальній літературі підкреслюється, що специфіка автотранспортних злочинів полягає у використанні техніки [5, с. 17]. Негативні наслідки застосування сучасної техніки викликають значні людські втрати і матеріальні збитки [17, с. 71].

Специфіка детермінації автотранспортної злочинності відбивається й у сценарії можливого розподілу ролей учасників автотранспортної пригоди. Річ у тому, що автотранспортний злочинець одночасно може бути й жертвою злочину у широкому розумінні слова. Ця ситуація матиме місце, наприклад, при обопільній вині кількох водіїв, які допустили зіткнення своїх автомобілів, водія та мотоцикліста (велосипедиста) під час зіткнення автомобіля з іншим відповідним транспортним засобом, внаслідок порушення цими особами будь-яких правил дорожнього руху, та якщо вони самі отримали тяжкі поранення. Звісно ж, подібні випадки своєрідної інверсії не виключаються й у насильницьких злочинах (наприклад, під час перевищення меж необхідної оборони, коли жертва нападу фактично стає злочинцем), проте у необережних автотранспортних злочинах такі випадки трапляються не так вже і рідко. Тому можливе одночасне поєднання ролей «злочинець-жертва» в учасників автотранспортної пригоди слід розглядати як одну з особливостей детермінаційного комплексу даного виду злочинності.

Ще одна особливість детермінації автотранспортної злочинності полягає, на наш погляд, у великому значенні умов вчинення цих злочинів, що мають об'єктивний характер. Взагалі у цих злочинах об'єктивні чинники, які знаходяться поза волевиявленням злочинця, займають настільки помітне місце, що навряд чи існують ще будь-які інші злочинні прояви, процес вчинення яких зумовлювався б настільки сильно чинниками об'єктивного характеру. По-перше, автотранспортні злочини є результатом створення аварійної ситуації, що виникає у процесі складної взаємодії кількох учасників дорожнього руху між собою і з обставинами, що визначають об'єктивну обстановку руху. По-друге, у процесі вчинення автотранспортних злочинів взаємодіють процеси й явища соціального, технічного і природного характеру (хоча останні лише опосередковано впливають на дії учасників руху, що призводять до створення аварійної ситуації) [13, с. 472]. Адже ізолювати дії водія і розглядати їх у відриві від конкретної ситуації, об'єктивних умов руху та поведінки інших учасників руху неможливо [5, с. 15]. Цим фактом, власне, й пояснюється *специфіка механізму вчинення необережних злочинів, яка багато в чому зумовлюється ситуативним характером їх вчинення та складною взаємодією численних учасників дорожньо-транспортної пригоди*.

Водночас *приблизність автотранспортної злочинності слід розглядати як двосторонню взаємодію двох основних складних систем – особи злочинця і конкретної ситуації, в якій відбувається розвиток злочинної події*. Відтак, жодна з цих систем, або сторін взаємодії, не може сама по собі ототожнюватися з причиною, хоча на виникнення дорожньо-транспортних пригод завжди впливають і суб'єктивні, і об'єктивні чинники одночасно [7, с. 19]. Однак при цьому в тих чи інших випадках вчинення злочину можуть бути виділені лідируюча (провідна, домінуюча і т. ін.) і другорядна сторони взаємодії [11, с. 8-9]. Аналіз зазначеної взаємодії є важливим з огляду на те, що в юридичній літературі існують різні оцінки ролі тієї чи іншої компоненти указаної взаємодії. Наприклад, стверджується, що у переважній більшості необережних злочинів визначальним чинником у взаємодії виступає особа і, перш за все, дефекти ціннісно-нормативної і потрібнісно-мотиваційної підструктур [11, с. 23]. Недисциплінованість водіїв і порушення ними правил, безперечно, має помітне місце серед комплексу причин дорожньо-транспортних пригод, але у цілій низці випадків вони є лише зовнішнім проявом взаємодії низки інших чинників [3, с. 40-41]. Тому існує й інша позиція, сутність якої полягає в тому, що сама природа цих злочинів є такою, що у більшості випадків настання суспільно небезпечних наслідків багато в чому має випадковий характер [10, с. 31]. Навіть стверджується, що в механізмі автотранспортних злочинів провідний кримінологічний вплив належить ситуативним (об'єктивним) факторам [4, с. 12]. Тобто підкреслюється домінуюча позиція конкретної ситуації вчинення злочину, що має саме об'єктивний характер.



На наш погляд, істина, напевно, полягає в тому, що управління автомобілем – складний, емоційно-насичений процес, який потребує постійного нервового напруження й максимальної мобілізації, здатності щохвилини аналізувати оточуючу обстановку і прогнозувати розвиток ситуації [8, с. 4]. Опірність впливу негативних чинників водіння автомобіля є різною і залежить від індивідуальних особливостей водія, його психологічних якостей і навичок і, звісно ж, від ступеня його дисциплінованості за кермом. Але й у дисципліновані водії мають обмежені психофізіологічні можливості і тому у складній дорожній ситуації можуть допустити помилку, що тягне дорожню пригоду. Цей недолік звичайно не виявляється у простих умовах водіння автомобіля, у більш складних він може компенсуватися навичками й досвідом. Однак, коли дорожня обстановка потребує максимального використання психофізіологічних можливостей водія, зокрема правильного й точного сприйняття, ці якості можуть виявитися недостатніми, водій припускає помилку і виникає дорожня пригода [10, с. 36].

Процес точного установлення причин й умов вчинення автотранспортних злочинів сьогодні не обходиться без висновків фахівців, що проводять автотехнічну експертизу. Саме в цьому полягає специфіка зазначеної категорії кримінальних справ. Іншими словами, проведення цієї діяльності є запорукою чіткого з'ясування тих чинників, які безпосередньо вплинули на саме такий розвиток певної події на дорозі, та їх місця у механізмі злочинної дії. Таким чином, необхідність звернення до висновків автотехнічної експертизи слід розцінювати як ще одну особливість процесу пізнання причин й умов автотранспортної злочинності. Як виявило наше дослідження, основними причинами ДТП за результатами проведення автотехнічної експертизи стали: перевищення водіями дозволеної швидкості руху, порушення ними правил маневрування, несподіваний вихід пішоходів на проїзну частину поза пішохідними переходами, грубе ігнорування водіями правил дорожнього руху та ін. У свою чергу, як зазначається у спеціальній літературі, такі чинники, як перевищення швидкості та виїзд на смугу зустрічного руху, найчастіше фіксуються у протоколах про ДТП та звичай визначаються остаточними причинами ДТП під час проведення автотранспортної експертизи. Але першопричини, котрі саме й призвели до перевищення швидкості та виїзду на зустрічну смугу, належним чином не вивчаються, а тому й запобіжні заходи не можуть бути ефективними чи взагалі не застосовуються [18, с. 497]. Так, у вироку N-го міського районного суду Донецької області зазначено: «20 липня 2007 р. приблизно о 20-00 год. Т., керуючи автомобілем марки «Renault-11», рухаючись зі швидкістю 90 км/год., що перевищувала припустиму у міській межі швидкість руху у 60 км/год., у районі перехрестя доріг вул. К. та пров. О., не упевнившись у безпечності маневру, не впорався з керуванням, змінив напрямок свого руху, виїхав на смугу зустрічного руху, де вчинив зіткнення з автомобілем «Volvo-420», який рухався у зустрічному напрямку, чим порушив вимоги пунктів 10.1, 11.1-11.3, 12.4 Правил дорожнього руху України. Внаслідок ДТП пасажиру автомобіля «Renault-11» Ш. були спричинені тяжкі тілесні ушкодження» [1]. У наведеному вироку, окрім цитування вимог Правил дорожнього руху, які порушив винний, не зазначено причини перевищення винним швидкості та його виїзду на зустрічну смугу.

Ще одна особливість детермінації автотранспортної злочинності вбачається у підході до процесу організації та проведення пізнання походження цього виду злочинних проявів. Так у радянській правовій літературі питання про причини й умови виникнення автотранспортних злочинів, як правило, спеціально не досліджувалося [17, с. 75]. Вже у наш час зазначається, що «однією з принципових причин високого рівня аварійності та недостатньої керованості процесами управління безпекою руху є те, що після розпаду СРСР в Україні недостатньо проводилися відповідні дослідження і не вивчалися причини виникнення ДТП, причинно-наслідковий зв'язок умов та наслідків, що передували ДТП, були супутниками ДТП та діяли безпосередньо після ДТП. Належним чином не досліджувалася поведінка учасників на різних фазах ДТП й у практичній діяльності не аналізувалася. Не досліджувались наслідки введення нових законодавчих актів, правил, норм, стандартів, а також змін в організації управління безпекою та організацією дорожнього руху» [18, с. 497]; «сфера транспорту та його безпеки є однією з малодосліджених у вітчизняній правовій науці» [16, с. 146]. У цій тезі фактично у стислій формі висвітлюється як актуальність дослідження проблематики детермінації автотранспортних злочинів, так і специфіка пізнавального процесу даного виду злочинності, яка і полягає у недостатній увазі до аналізу детермінант відповідної злочинної поведінки.



Отже, вчені й практичні працівники нерідко вважають, що достатньо вивчати цю проблему у загальному плані, тобто у контексті дослідження причин й умов виникнення автотранспортних (дорожньо-транспортних) пригод у цілому. Але до кола останніх, як відомо, окрім злочинних правопорушень, входять також правопорушення, що тягнуть адміністративну або дисциплінарну відповідальність, інші випадкові пригоди, що призвели до нещасних випадків із людьми, знищення чи пошкодження транспортних засобів, матеріальних збитків тощо. Це з одного боку, з другого – весь детермінаційний комплекс автотранспортних злочинів нібито знаходиться на поверхні, всім добре відомий, як і комплекс заходів запобігання їм. Проте кількість цих випадків щороку не зменшується. І річ не тільки у постійному збільшенні автотранспортного парку. Напевно, треба констатувати недооцінку важливості вивчення чинників, що породжують зазначений вид злочинності, і необхідність розробки на цій основі будь-яких радикальних, принципово нових та найбільш ефективних заходів запобігання.

Специфіку автотранспортних злочинів зумовлює так само й той факт, що їх вчиненню можуть сприяти і дії потерпілого (потерпілих) (як вже зазначалося, при обопільній вині учасників ДТП). Однак значущість віктимологічних чинників як у будь-якому випадку вчинення автотранспортного злочину взагалі, так й у конкретному зокрема не слід перебільшувати. При цьому якщо дії жертви стали причиною настання суспільно небезпечних наслідків, то в цьому випадку взагалі немає злочину [2, с. 495]. Разом із тим нагадаємо, що специфіка автотранспортних злочинів, передбачених ч. 2 і 3 ст. 286 КК України, відбивається й в обов'язковій наявності фактів спричинення смерті або тяжких тілесних ушкоджень одній або кільком особам. Так, за матеріалами вивчених кримінальних справ, порушених за ч. 2 ст. 286 КК, отримали тяжкі тілесні ушкодження або загинули внаслідок вчинення порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, що керують транспортними засобами, 95,2% потерпілих; ще 4,8% осіб загинули внаслідок дій винного, кваліфікованих за ч. 3 цієї ж статті (мається на увазі загибель одразу двох та більше осіб). Ці злочини, згідно зі ст. 12 КК України, відносяться законодавцем до розряду тяжких, що свідчить про підвищену суспільну небезпечність подібних дій.

Специфіка автотранспортної злочинності полягає також у її мотивації, яку, за словами В.В. Лунеева, слід визначити як легковажно-безвідповідальну та сутність якої полягає у непрагненні суб'єктом до будь-яких небезпечних наслідків. Адже його мотиви і цілі знаходяться поза межами складу злочину, а шляхи їх задоволення і досягнення завжди обираються в обхід елементарних правил перестороги (звичайних або зафіксованих у законах та інструкціях). Суб'єкт, маючи особисті або службові цілі, обирає ризиковані чи прямо заборонені шляхи їх досягнення; передбачаючи можливість настання небажаних результатів, припускає прогностичні за характером помилки; весь процес мотивації зумовлюється поверхневим відбиттям суб'єктом реальної дійсності, викривленим передбаченням майбутніх подій [14, с. 65-66].

У зв'язку із цим слід зазначити, що у питаннях визначення особливостей мотивації до сьогоденного часу переважали теоретичні аргументи, оскільки спеціальних досліджень цієї проблеми на емпіричному рівні в цілому не проводилося. Однак враховуючи той факт, що зумовлювання злочинної поведінки в автотранспортних злочинах має складну природу генези взагалі та мотиваційну складову цього процесу зокрема, апіорі можна дійти висновку, що в цій площині детермінаційного комплексу так само криється особливість останнього, що, у свою чергу, потребує найретельнішого аналізу. Так, А.Л. Кононов свого часу прямо вказував на те, що специфіка необережної злочинної поведінки відбивається в її мотивації [11, с. 21]. Вивчення останньої дозволяє ближче підійти до в'яснення місця ціннісної орієнтації особи в етіології розглядуваних необережних злочинів [10, с. 33].

Таким чином, ще раз наголосимо, що відносна самостійність автотранспортної злочинності та специфіка її вчинення викликає потребу виокремлення та ретельного дослідження чинників, що детермінують цей вид злочинності.

Разом із тим на підставі аналізу специфіки походження автотранспортної злочинності (звісно ж, з урахуванням загальних положень вчення про детермінацію, які відбивають спільні аспекти, притаманні вчиненню будь-якого виду злочинів) можна надати визначення детермінант автотранспортної злочинності. При цьому слід виходити з методологічних передумов, які враховуються при визначенні необережної злочинності як такої. Таким чином, з урахуванням специфіки механізму вчинення необережних злочинів, їх ситуативного характеру (отже, неабиякого значення у чималій



кількості випадків впливу конкретних ситуацій на їх вчинення), під *детермінантами автотранспортних злочинів* слід розуміти взаємопов'язану і взаємозумовлену сукупність об'єктивних і суб'єктивних факторів, що суперечать елементарним вимогам громадської безпеки необмеженого кола осіб і пов'язані з дефектами особистісних властивостей і рис правопорушників, а також з існуючими традиціями, звичками в індивідуальній та груповій поведінці, які виявляються під час поведіння із джерелом підвищеної небезпеки – автомобілем, що рухається. Як бачимо, у механізмі злочинної поведінки між об'єктивними і суб'єктивними чинниками обов'язковою ланкою, що пов'язує останні, є джерело підвищеної небезпеки – автомобіль.

Список використаної літератури:

1. Архів Слов'янського міського районного суду Донецької області за 2008 р. (справа № 1-298-2008).
2. Антонян Ю.М. Кримінологія : учебник. – М., 2012.
3. Афанасьев Л.Л., Боровер Ю., Игнатов Н.А. Человек, автомобиль и безопасность движения // Автомобильный транспорт. – 1971. – № 10.
4. Багіров С.Р. Причинний зв'язок у злочинах, що вчиняються через необережність : автореф. дис. ... канд. юрид. наук. – К., 2005.
5. Жулев В.И. Кримінологические проблемы дорожно-транспортных происшествий : автореф. дис. ... д-ра юрид. наук. – М., 1982.
6. Закалюк А.П. Курс сучасної української кримінології: теорія і практика : у 3-х кн. – Кн. 2: Кримінологічна характеристика та запобігання вчиненню окремих видів злочинів. – К., 2007.
7. Зотов Б.Л. Расследование и предупреждение автотранспортных происшествий. – М., 1972.
8. Игнатов Н.А. Человек за рулем. – М., 1971.
9. Квашиц В.Е. Преступная неосторожность. Социально-правовые и кримінологические проблемы. – Владивосток, 1986; Квашиц В.Е. Преступная неосторожность (кримінологические проблемы) : автореф. дис. ... д-ра юрид. наук. – М., 1983; Квашиц В.Е. Преступная неосторожность (проблемы уголовной политики) // Проблемы борьбы с преступной неосторожностью в условиях научно-технической революции : темат. сб. – Т. 175. – Владивосток, 1976.
10. Квашиц В.Е., Махмудов Ш.Д. Ответственность за неосторожность. – Душанбе, 1975.
11. Кононов А.Л. Взаимодействие личности преступника и ситуации неосторожного (дорожно-транспортного) преступления : автореф. дис. ... канд. юрид. наук. – М., 1986.
12. Кримінологія : учеб. / под ред. В.Н. Бурлакова, В.П. Сальникова, С.В. Степашина. – СПб., 1999.
13. Кримінологія : учебник / под ред. В.Д. Малкова. – 2-е изд., перераб. и доп. – М., 2006.
14. Лунеев В.В. Преступное поведение: мотивация, прогнозирование, профилактика : учеб. пособие / ред. В.В. Романов. – М., 1980.
15. Мысливый В.А. Борьба органов внутренних дел с дорожно-транспортными преступлениями, связанными с причинением вреда пешеходам : учеб. пособие. – К., 1990.
16. Собакарь А.О. Безпека руху на транспорті в Україні: сучасний стан забезпечення та перспективи вдосконалення // Проблеми правознавства та правоохоронної діяльності. – 2008. – № 4.
17. Уголовно-правовое обеспечение безопасности движения автотранспорта в социалистических странах / под ред. Б.А. Куринова. – М., 1982.
18. Холмянський Я.Д. Наукова концепція правового забезпечення підвищення рівня дорожнього руху в Україні в контексті світових тенденцій боротьби зі смертельними наслідками ДТП // Вісн. Донецьк. університету. – Серія В: Економіка і право. – 2007. – Вип. 1.

Надійшла до редакції 18.10.2012

