

ність). Переконаність, як стан впевненості в правильності своїх висновків у кримінальному провадженні, що досягається в результаті оцінки усієї сукупності доказів, та готовності діяти відповідно до своїх висновків, є необхідним складником механізму прийняття прокурором кримінально-процесуальних рішень.

Список використаних джерел:

1. Грошевой Ю.М. Сущность судебных решений в советском уголовном процессе. Харьков: «Вища школа». 1979. 143 с.
2. Баглай М.В. Вступительная статья. Судейское усмотрение / пер. с англ.; науч. ред.: В.А. Кикоть, Б.А. Страшун. М.: «Норма», 1999. 376 с.
3. Резник Г.М. Внутреннее убеждение при оценке доказательств. М.: «Юрид. лит.», 1977. 118 с.
4. Судебные уставы императора Александра II с законодательными мотивами и разъяснениями. Устав уголовного судопроизводства, 10-е изд., перераб., испр. и доп. СПб: Изд. С.Г. Щегловитова, 1910. 949 с.
5. Ратинов А.Р. Судебная психология для следователей. М.: «Юрлитинформ», 2001. 352 с.
6. Бохан В.Ф. Формирование убеждений суда. Минск: Изд-во БГУ, 1973. 159 с.
7. Стрілець Ю. До питання про суддівське переконання при здійсненні правосуддя у кримінальних справах. Підприємництво, господарство і право. 2010. № 2. С. 144–147.
8. Кримінальний процесуальний кодекс України. Науково-практичний коментар / за заг. ред. В.Г. Гончаренка, В.Т. Нора, М.Є. Шумила. К.: «Юстініан», 2012. 1224 с.

НАГОРНЯК Ю. В.,

аспірант кафедри криміналістики,
судової медицини та психіатрії
факультету № 1
(Львівський державний університет
внутрішніх справ)

УДК 343.121

**ОСОБА ЗЛОЧИНЦЯ ЯК ЕЛЕМЕНТ КРИМІНАЛІСТИЧНОЇ
ХАРАКТЕРИСТИКИ ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ
АБО ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТУ ОСОБАМИ,
ЯКІ КЕРУЮТЬ ТРАНСПОРТНИМИ ЗАСОБАМИ**

Стаття присвячена розгляду особи злочинця в контексті криміналістичної характеристики порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. Зокрема, в статті розроблену класифікацію осіб, які вчиняють кримінальну дорожньо-транспортну пригоду.

Ключові слова: особа злочинця, криміналістична характеристика, дорожньо-транспортна пригода, кримінальна дорожньо-транспортна пригода, класифікація, соціально-демографічні, психологічні, моральні якості.



Стаття посвящена рассмотрению личности преступника в контексте криминалистической характеристики нарушения правил безопасности дорожного движения или эксплуатации транспорта лицами, управляющими транспортными средствами. В частности, в статье разработана классификация лиц, совершающих уголовное дорожно-транспортное происшествие.

Ключевые слова: личность преступника, криминалистическая характеристика, дорожно-транспортное происшествие, уголовное дорожно-транспортное происшествие, классификация, социально-демографические, психологические, моральные качества.

The article is devoted to the consideration of the person of the offender in the context of forensic characteristics of violations of traffic safety rules or the operation of transport by persons who control vehicles. In particular, the article developed a classification of persons who committed a criminal road accident.

Key words: person of the offender, forensic characterization, road accident, criminal road accident, classification, socio-demographic, psychological, moral qualities.

Вступ. Одним із основних елементів криміналістичної характеристики будь-якого кримінального правопорушення є особа злочинця. Не є винятком і злочин, що полягає у порушенні правил безпеки дорожнього руху й експлуатації транспорту особою, яка керує транспортним засобом. Розробка та ретельне вивчення типових ознак такої особи є одним із важливих кроків на шляху до пізнання обставин події, умовою визначення найбільш оптимальної лінії поведінки й алгоритму дій поліцейських на місці події, запорукою ефективного використання процесуальних засобів впродовж всього процесу досудового розслідування. Такі знання необхідні для встановлення кореляційних зв'язків між різними елементами криміналістичної характеристики кримінальної дорожньо-транспортної пригоди (далі – КДТП), проведення аналізу та подальшої систематизації типових ознак, притаманним злочинцям, які вчинили таке кримінальне правопорушення.

Дослідженню особи злочинця присвячені роботи багатьох правознавців, зокрема В.Д. Басая, О.В. Батюка, В.П. Бахіна, Р.С. Белкіна, Т.В. Варфоломєєвої, В.А. Журавля, А.В. Іщенко, Н.І. Клименко, В.Я. Колдіна, В.Г. Лукашевича, О.С. Саїнчина, В.Ю. Шепітька, М.Г. Щербаковського та багатьох інших. Розробкою окремих аспектів характеристики й організації розслідування КДТП займалися І.І. Колеснік, М.П. Климчук, П.П. Луцок, О.В. Сарасв та ін. Безумовно, вказаними науковцями створено методологічне та методичне підґрунтя для комплексного дослідження проблем розслідування КДТП, проте, незважаючи на вагомий внесок правників у розробку вищевказаного питання, слідча практика досі залишається недостатньо забезпеченою теоретичними та науково обґрунтованими рекомендаціями, які стосуються особи, що вчинила КДТП.

Постановка завдання. Метою статті є узагальнення та систематизація даних, що характеризують типову особу злочинця як елемента криміналістичної характеристики порушення правил безпеки дорожнього руху й експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами.

Результати дослідження. Отже, питання вивчення особи злочинця займає важливе місце серед наукових досліджень у галузі криміналістичної науки. У загальнотеоретичному сенсі особа вважається суб'єктом певних соціальних відносин і свідомої діяльності, тобто людиною, яка має соціальні, фізико-біологічні і психологічні особливості [1, с. 63]. М.І. Єнікеев розглядає особу злочинця як сукупність типологічних якостей індивіда, які зумовили вчинене ним злочинне діяння [2, с. 47]. М.Т. Ведерніков зазначає, що особа злочинця – це конкретна особа, для якої характерні прояви її почуттів і в основних сферах діяльності будь-якої людини, і в специфічній правовій сфері у процесі реалізації спеціального правового статусу і виконання правової соціальної ролі [3, с. 46]. Під особою злочинця В.О. Коновалова,



В.Ю. Шепітько пропонують розуміти соціально-психологічне поняття, що охоплює сукупність типових психологічних і моральних якостей індивіда, які формуються внаслідок вчинення злочинів [4, с. 358]. З вищевикладеного можемо зробити висновок, що особу злочинця слід розглядати в сукупності соціально-демографічних, психологічних, моральних якостей, які притаманні конкретній особі, та впливу життєвих умов, що сприяли вчиненню злочину.

У нашому дослідженні презентовано погляд на типові ознаки особи, яка допустила порушення правил дорожнього руху або експлуатації транспорту, що спричинили потерпілим особам тілесні ушкодження не нижче середньої тяжкості. Спроби систематизувати такі дані у науці вже були.

Зокрема, П.П. Луцук пропонує виділяти такі криміналістично значущі ознаки особи злочинця КДТП: психофізіологічний стан; професійну підготовленість водія; стаж роботи (кваліфікацію); стан здоров'я; наявність фізичних недоліків; час, протягом якого водій перебував за кермом; чи не перебував водій у стані алкогольного сп'яніння [5, с. 8]. Як бачимо, вчений презентує їх перелік, не розглядаючи критерії поділу на види, підвиди і не здійснюючи інші форми систематизації.

І.І. Колеснік у контексті висвітлення характеристик особи злочинця цього виду правопорушень, які, до слова, також не систематизовані жодним способом, розглядає типові способи вчинення злочину [6, с. 28]. Такий підхід видається не зовсім виправданим, адже типові способи вчинення КДТП є самостійним елементом криміналістичної характеристики. Вчений констатує, що саме водій є першим елементом структури ДТП, оскільки вони керують транспортним засобом, що є джерелом підвищеної небезпеки для оточуючих [7, с. 255]. Зовсім іншу позицію презентує О.В. Ковальова, яка, обговорюючи структуру криміналістичної характеристики ДТП, питання особи порушника розглядає досить поверхово та наголошує, що у цій структурі провідне місце займає механізм злочину, а не спосіб чи особа [8].

Дискусійність питання додатково підтверджує актуальність і важливість узагальнення матеріалу та систематизації елементів (ознак, рис, характеристик) особи злочинця для КДТП.

Для підтвердження наукових гіпотез, пов'язаних із виділенням типових найбільш суттєвих ознак особи-злочинця у разі вчинення КДТП, було проаналізовано значний масив емпіричних даних, зокрема 250 вироків суду щодо осіб, які обвинувачувалися у порушенні правил безпеки дорожнього руху й експлуатації транспорту, внаслідок чого потерпілі отримали тілесні ушкодження. З них 50 вироків суду стосувалися неповнолітніх виконавців злочину [5]. Крім того, було здійснено аналіз даних у Єдиному звіті про осіб, які вчинили кримінальні правопорушення за січень – грудень 2017 р. (далі – Звіт).

На підставі отриманої інформації охарактеризувати осіб, які керували транспортними засобами та спричинили КДТП, можна за такими групами ознак.

1. Соціально-демографічні показники.

1.1. Стать особи. Виходячи з проведених досліджень, зокрема аналізу вироків, можна відзначити, що частіше суб'єктами вчинення КДТП виступали чоловіки, і лише у 5 випадках такі порушення допускали особи жіночої статі, що становить 2,5%. Водночас серед неповнолітніх жінок, які вчинили вказаний злочин, таке співвідношення становить 8%. Відповідно до даних, які містяться у Звіті, за вчинення злочинів, пов'язаних із порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, 3 845 особам повідомлено про підозру, з них – лише 222 особам жіночої статі, що становить 5,7% від загальної кількості. Аналізуючи вищевикладене, робимо висновок, що, якщо особа, яка вчинила КДТП, покинула місце події, залишивши транспортний засіб, або якщо на цьому етапі неможливо встановити, хто перебував за кермом транспортного засобу, з великим ступенем ймовірності можна висунути версію про те, що до вчинення злочину причетна особа чоловічої статі.

1.2. Вік особи. Проведений аналіз Звіту дозволив констатувати, що КДТП вчиняють найчастіше повнолітні особи віком від 18 до 39 років, що становить 54,6% від загальної



кількості. Водночас найменше осіб віком від 55 до 59 років, яким повідомлено про підозру у чиненні КДТП, – всього 221 (5,7%). Що стосується неповнолітніх осіб, то станом на 2017 р. тільки 28 особам повідомлено про підозру у вчиненні вказаного злочину. Найбільш часто такі особи допускають порушення у віці від 16 до 17 років (у 23 випадках).

Аналізуючи наведені дані, можна пояснити найбільшу кількість вчинення КДТП особами у віці від 17 до 39 років тим, що молоді люди, котрі нещодавно отримали посвідчення водія, яке надає право самостійно керувати транспортним засобом, не мають достатніх навиків водіння, а це відноситься до джерел підвищеної небезпеки. Водночас вказані особи є самовпевненими і зухвалими, наявність впевненості у своїх навиках і вміннях призводять до порушень вказаними особами правил дорожнього руху України (далі – ПДР), таких як перевищення дозволеної швидкості руху, виконання маневрів у різноманітних місцях, ненадання переваги в русі іншим транспортним засобам чи пішоходам. Важливо підкреслити, що відповідно до ПДР України для водіїв зі стажем водіння до двох років швидкість руху транспортного засобу, що перебуває під їх керуванням, не має перевищувати 70 км/год.

1.3. Освіта. Рівень освіченості зазвичай впливає на життєдіяльність людини, зокрема на адекватне розуміння і сприйняття допущених порушень і зіставлення їх із можливими наслідками. Проведеними дослідженнями встановлено, що особи, які допустили порушення ПДР і вимог щодо експлуатації транспортними засобами, у 53% мали середню або незакінчену вищу освіту, а у 14,5% – вищу освіту.

1.4. Громадянство. Відповідно до даних Звіту у більшості випадків КДТП вчиняються громадянами України, однак у 2017 р. повідомлення про підозру у вчиненні вказаного злочину повідомлено 82 іноземцям, що становить 2,1%. Нетиповим для КДТП є вчинення його біженцями, апатридами чи нелегальними мігрантами.

1.5. Зайнятість осіб. Типовим є те, що за соціальним статусом вказані особи офіційно не працюють і не навчаються, рідше є робітниками підприємств, установ та організацій. Найменша кількість злочинів вказаної категорії вчиняється керівниками та заступниками керівників підприємств, установ та організацій, у т. ч. і приватними підприємцями. Крім того, доцільно підкреслити, що серед осіб, які вчинили КДТП, наявні такі, які працевлаштовані на посаді водія та мають стаж водіння більше 20 років.

2. Психологічний і психічний стан особи.

2.1. Стан до КДТП (розгубленості, дратівливості, самовпевненості). Йдеться про стани, які чинять найбільший вплив на поведінку водія в процесі управління автотранспортом. Відповідно до проведених С.А. Рябевим досліджень, аварійне керування транспортним засобом і скоєння КДТП притаманне водіям, у структурі особистості яких розгубленість має високий ступінь прояву. Саме цей стан найбільш дезорганізовує професійні дії водія в екстремальній ситуації. Крім того, за незначного ступеня вираження стан тривоги може відігравати позитивну роль; підвищена тривожність викликає негативні емоції і може розглядатися як чинник, що дезорганізовує поведінку водія [6, с. 252].

2.2. Стан у момент керування транспортним засобом.

2.2.1. Тверезий стан.

2.2.1. Стан алкогольного, наркотичного сп'яніння або під впливом медичних препаратів. Відповідно до даних Звіту у 40% випадках КДТП вчинено у стані алкогольного сп'яніння (у випадках неповнолітніх злочинців – у 17%). Відповідно до Звіту з числа осіб, яким повідомлено про підозру у вчиненні КДТП протягом 2017 р., 542 особи перебували у стані алкогольного сп'яніння, а 19 – наркотичного. Схожі дані можна отримати на підставі аналізу вироків судів.

2.2.3. Стан втоми. Здебільшого у стомленому стані допускають КДТП працівники підприємств, які здійснюють регулярні пасажирські чи вантажні перевезення.

2.3. Стан після КДТП (посттравматичний стан). До таких станів варто віднести: стан сильного емоційного збудження, шоківий стан, стан розгубленості, стан, який супроводжується суїцидальними настроями.



3. Інші дані.

3.1. *Наявність судимостей.* Проаналізувавши Звіт, ми встановили, що на час вчинення КДТП лише 120 осіб були раніше судимими за вчинення кримінальних правопорушень, водночас у 44 осіб судимість не знята та не погашена.

3.2. *Характеристика.*

3.3. *Водійський стаж.*

3.4. *Наявність фізичних вад* (знижений зір, інвалідність тощо).

Вивчення особистісних та інших характеристик осіб, які експлуатують транспортні засоби та спричинили КДТП, дозволило висловити у науці погляд про виокремлення чотирьох груп таких водіїв: а) водії з недостатнім досвідом і підготовкою до швидкої та правильної оцінки критичної ситуації, прийняття розумних рішень для виходу з найменшими втратами; б) водії – прихильники «агресивного» стилю керування, психічною особливістю яких незалежно від досвіду є самовпевненість і зневажливе ставлення до можливих негативних наслідків; в) водії, які на момент ДТП мали тимчасові психофізичні відхилення внаслідок перевтоми, хвороби; г) водії, відмінною рисою яких є легковажна поведінка під час керування транспортним засобом, відсутність почуття обережності [6, с. 27–28].

Додатково пропонуємо класифікувати водіїв-винуватців КДТП за такими криміналістично значущими критеріями:

залежно від характеру посткримінальної діяльності: а) водії, які перебувають у шоківому стані і в силу своєї емоційної реакції пасивні або впадають у паніку (за даними проведених досліджень, у 67% водіїв, які потрапили в ДТП, було діагностовано гостру реакцію на стрес у гіперкінетичній (афективно-шокова реакція, «рухова буря», втрата цілеспрямованості рухів, зростаюча тривога, страх) або гіпокінетичній формі (рухова загальмованість, афектогенний ступор)) [13, с. 9]; б) водії, які вчиняють активні дії, пов'язані з реалізацією аварійно-рятувальних робіт, допомагають потерпілим, викликають спеціальні служби тощо; в) водії, які втікають із місця події, залишають у небезпеці потерпілих, протидіють досудовому розслідуванню;

залежно від способу протидії досудовому розслідуванню: а) водії, які заперечують сам факт перебування на місці події, подають алібі; б) водії, які заперечують факт керування транспортним засобом, стверджують, що вони в момент КДТП перебували на пасажирському місці; в) водії, які симулюють розлади здоров'я з метою уникнення кримінальної відповідальності; г) водії, які приховують, знищують сліди злочину, транспортний засіб, повідомляють про його крадіжку невідомими особами тощо;

залежно від схильності до вчинення КДТП: а) водії, які систематично порушують ПДР, часто створюють аварійні ситуації; б) водії, які є ситуативними злочинцями, вчинили КДТП внаслідок збігу обставин.

Вказані критерії, безумовно, не є вичерпними. Однак важливість їх розробки не викликає сумніву, адже, оцінивши слідчу ситуацію та визначившись із питанням «з якого типу злочинцем маємо справу?», можна обирати алгоритм подальших дій, здійснювати планування та версіювання.

Висновки. Підсумовуючи вищевикладене, підкреслимо, що, по-перше, особа злочинця у криміналістичній характеристиці КДТП є одним із суттєвих елементів, узагальнене знання про який дає змогу органам досудового розслідування здійснити ефективне реагування на повідомлення про злочин, обрати оптимальний алгоритм дій і забезпечити виконання завдань кримінального провадження у кожному конкретному факті правопорушення; по-друге, типовим для цієї категорії кримінальних правопорушень є те, що найбільш часто порушення правил дорожнього руху або експлуатації транспорту допускають особи чоловічої статі, громадяни України віком від 19 до 39 років, офіційно не працюючі, які мають переважно незакінчену вищу або середню освіту. Найбільш типовим є вчинення ДТП особами, яким притаманна розгубленість, підвищена тривожність, що може дезорганізувати поведінку й оцінку ситуації водієм і, як наслідок, бути причиною вчинення кримінального правопорушення.



Список використаних джерел:

1. Шепітько В.Ю. Психологія судової діяльності: навч. посіб. Харків: Право, 2006. 160 с.
2. Еникеев М.И. Юридическая психология: учебник. URL: <http://yurpsy.com/files/ucheb/enik2/enik.htm>.
3. Ведерников Н.Т. Место и роль личности обвиняемого в предмете доказывания по уголовному праву. Государство и право. 2003. № 6. С. 45–49.
4. Коновалова В.О., Шепітько В.Ю. Юридична психологія: акад. курс. Київ: Ін Юре. 2004. 424 с.
5. Луцюк П.П. Розслідування порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації автотранспортних засобів: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.09; Київський національний університет внутрішніх справ. Київ, 2007. 16 с.
6. Колеснік І.І. Методика розслідування злочинів проти безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.09; Харківський національний університет ім. В.Н. Каразіна. Харків, 2016. 224 с.
7. Колеснік І.І. Структура криміналістичної характеристики злочинів проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту. Вісник Харківського національного університету імені В.Н. Каразіна. Серія: Право. 2015. Вип. 20. С. 253–256. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/VKhpPR_2015_20_62.
8. Ковальова О.В. Структура криміналістичної характеристики дорожньо-транспортних пригод. Вісник Національного технічного університету України «Київський політехнічний інститут». Політологія. Соціологія. Право. 2012. № 2. С. 133–136. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/VKPI_soc_2012_2_26.
9. Єдиний державний реєстр судових рішень. URL: <http://www.reyestr.court.gov.ua>.
10. Рябев С.А. Психічні стани, що дезорганізують діяльність водія автотранспорту і викликають можливість скоєння ним ДТП. Право і Безпека. 2010. № 2 (34). С. 250–252.
11. Правила дорожнього руху, редакція від 12 листопада 2016 р. URL: <http://www.zakon0.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-п>.
12. Єдиний звіт про осіб, які вчинили кримінальні правопорушення за січень – грудень 2017 р. URL: https://www.gp.gov.ua/ua/stst2011.html?dir_id=113277&libid=100820#.
13. Назаренко І.І., Іванов В.І., Рощін Г.Г., Дорош В.М. Наслідки психологічної травми у постраждалих після дорожньо-транспортної пригоди (аналітичний огляд літератури). Травма. 2016. Т. 17. № 4. С. 7–15.

