

УДК 343.9:629.33.36

К. О. Полтава, аспірантка кафедри кримінології та кримінально-виконавчого права Національного університету «Юридична академія України імені Ярослава Мудрого», м. Харків

СПЕЦИФІКА ДЕТЕРМІНАЦІЇ АВТОТРАНСПОРТНОЇ ЗЛОЧИННОСТІ, ПОВ'ЯЗАНОЇ ІЗ ЗАГИБЕЛЛЮ ЛЮДЕЙ АБО ТЯЖКИМИ ТІЛЕСНИМИ УШКОДЖЕННЯМИ

Статтю присвячено проблемі детермінації автотранспортної злочинності. Проведено аналіз наукових публікацій та видань різних часів із досліджуваної проблеми; указуються і пояснюються основні специфічні ознаки причин та умов автотранспортної злочинності.

Ключові слова: автотранспортна злочинність, детермінація автотранспортної злочинності, причини та умови дорожньо-транспортних злочинів.

У галузі кримінології 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 кримінологічної науки — наукове обґрунтування рекомендацій та пропозицій щодо запобігання злочинності. Розроблені кримінологічною 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, остільки загальна характеристика детермінант злочинності може бути поширена й на генезу необережних злочинів. У цьому сенсі причини й умови, що сприяють вчиненню необережних злочинів, не виходять за межі причин й умов злочинності, більше того, знаходяться під певним впливом останніх¹. Таким чином, розглядаючи проблематику детермінації необережної злочинності, у тому числі й автотранспортної, слід підкреслити, що чимало положень вчення про детермінацію злочинної поведінки є

¹ Кримінологія : учебник / под ред. В. Н. Бурлакова, В. П. Сальникова, С. В. Степашина. – СПб. : С.-Петербург. ун-т МВД России, 1999. – С. 398.

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 і властивостей особи на розвиток злочинної події, уражування віктимологічної складової тощо.

У той же час певна специфіка й 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 злочинів¹. Як справедливо писав А. П. Закалюк, особливості спричинення та зумовлення необережних злочинів зумовлюються 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 особі². Отже, стосовно автотранспортної злочинності — частини необережної злочинності — проблема її зумовлювання так само має свої особливості, хоча, як підкреслює В. А. Мисливий, «це не означає, що тут не діють загальні причини злочинності як соціально-правового явища. Просто йдеться про співвідношення частини та цілого»³. З викладеного можна зробити такий попередній висновок 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 діяль-

¹ Докладніше див.: Квашис В. Е. Преступная неосторожность. Социально-правовые и криминологические проблемы / В. Е. Квашис. — Владивосток : Изд-во Дальневост. ун-та, 1986; Квашис В. Е. Преступная неосторожность (криминологические проблемы) : автореф. дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.08 / В. Е. Квашис. — М., 1983; Квашис В. Е. Преступная неосторожность (проблемы уголовной политики) / В. Е. Квашис // Проблемы борьбы с преступной неосторожностью в условиях научно-технической революции : темат. сб. — Владивосток : Изд-во Дальневост. ун-та, 1976. — Т. 175 та ін.

² Курс сучасної української криминології: теорія і практика : у 3 кн. Кн. 2: Криминологічна характеристика та запобігання вчиненню окремих видів злочинів. — К. : Вид. дім «Ін Юре», 2007. — С. 685.

³ Мисливий В. А. Борьба органов внутренних дел с дорожно-транспортными преступлениями, связанными с причинением вреда пешеходам : учеб. пособие / В. А. Мисливый. — Киев : Науч.-исслед. и ред.-изд. отдел, 1990. — С. 40.

ності, 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, значною мірою зумовлюють специфіку причин і механізму необережного злочину¹.

Із цієї тези випливає наступне положення, що так само відбиває специфіку автотранспортної злочинності. Його сутність полягає в тому, що злочинна поведінка особи є наслідком, результатом порушення нею певних правил щодо правомірного поведіння із джерелом підвищеної небезпечності. Усі 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 не існувало б цього техногенного чинника, то й не було б причинного ланцюга, що призводить до вчинення протиправних діянь даного виду, які за великим рахунком виступають своєрідним похідним результатом опанування людиною досягненнями науково-технічного прогресу. Тому не випадково у спеціальній літературі підкреслюється, що специфіка автотранспортних злочинів пов'язана з використанням техніки². Негативні наслідки застосування сучасної техніки викликають значні людські втрати і матеріальні збитки³.

Специфіка детермінації автотранспортної злочинності відбивається й у сценарії можливого розподілу ролей учасників автотранспортної пригоди. Справа в тому, що автотранспортний злочинець одночасно може бути й жертвою злочину в широкому значенні слова. Ця ситуація матиме місце, наприклад, при обопільній вині кількох водіїв, які допустили зіткнення своїх автомобілів, водія

¹ Квашиш В. Е. Ответственность за неосторожность / В. Е. Квашиш, Ш. Д. Махмудов. – Душанбе : Ирфон, 1975. – С. 27.

² Жулев В. И. Криминологические проблемы дорожно-транспортных происшествий : автореф. дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.08 / В. И. Жулев ; Всесоюз. ин-т по изучению причин и разраб. мер предупреждения преступности. – М., 1982. – С. 17.

³ Уголовно-правовое обеспечение безопасности движения автотранспорта в социалистических странах / под ред. Б. А. Куринова. – М. : Изд-во Моск. ун-та, 1982. – С. 71.

та мотоцикліста (велосипедиста) під час зіткнення автомобіля з іншим відповідним транспортним засобом, унаслідок 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 цього виду злочинності.*

Наступна особливість детермінації автотранспортної злочинності полягає, на наш погляд, у великому значенні умов вчинення цих злочинів, що мають об'єктивний характер. Узагалі 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)¹. Адже ізолювати дії водія і розглядати їх у відриві від конкретної ситуації, об'єктивних умов руху та поведінки інших учасників руху неможливо². 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.*

¹ Криминологія : учебник / под ред. В. Д. Малкова. – 2-е изд., перераб. и доп. – М. : ЗАО Юстицинформ, 2006. – С. 472.

² Жулев В. И. Криминологические проблемы дорожно-транспортных происшествий : автореф. дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.08 / В. И. Жулев ; Всесоюз. ин-т по изучению причин и разраб. мер предупреждения преступности. – М., 1982. – С. 15.

Водночас *причинність автотранспортної злочинності слід розглядати як двосторонню взаємодію двох основних складних систем — особи злочинця і конкретної ситуації, у якій відбувається розвиток злочинної події*. Виходячи з цього, жодна з цих систем, або сторін взаємодії, не може сама по собі ототожнюватися з причиною, хоча на виникнення дорожньо-транспортних пригод завжди здійснюють вплив і суб'єктивні, і об'єктивні чинники одночасно¹. Однак при цьому в тих чи інших випадках вчинення злочину можуть бути виділені лідируюча (провідна, домінантна і т. ін.) і другорядна сторони взаємодії². Аналіз зазначеної взаємодії є важливим з огляду на те, що в юридичній літературі існують різні оцінки ролі тієї чи іншої компоненти вказаної 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 підструктур³. Недисциплінованість водіїв і порушення ними правил, без сумніву, має помітне місце серед комплексу причин дорожньо-транспортних пригод, але у цілій низці випадків вони є лише зовнішнім проявом взаємодії деяких інших чинників⁴. 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* (курсив наш. — К. П.) характер⁵. Навіть стверджується, що в механізмі автотранспортних злочинів провідний кримінологічний вплив належить ситуативним (об'єктивним) факторам⁶. Тобто підкреслюється домінуюча позиція

¹ Зотов Б. Л. Расследование и предупреждение автотранспортных происшествий / Б. Л. Зотов. — М. : Юрид. лит., 1972. — С. 19.

² Кононов А. Л. Взаимодействие личности преступника и ситуации неосторожного (дорожно-транспортного) преступления : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.08 / А. Л. Кононов ; Всесоюз. ин-т по изучению причин и разраб. мер предупреждения преступности. — М., 1986. — С. 8–9.

³ Там само. — С. 23.

⁴ Афанасьев Д. Д. Человек, автомобиль и безопасность движения / Д. Д. Афанасьев, Ю. Боровер, Н. А. Игнатов // Автомобильный транспорт. — 1971. — № 10. — С. 40–41.

⁵ Квашиш В. Е. Ответственность за неосторожность / В. Е. Квашиш, Ш. Д. Махмудов. — Душанбе : Ирфон, 1975. — С. 31.

⁶ Багіров С. Р. Причинний зв'язок у злочинах, що вчиняються через необережність : автореф. дис. ... канд. юрид. наук / С. Р. Багіров ; Ін-т держави і права ім. В. М. Корецького НАН України. — К., 2005. — С. 12.

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, що потребує постійного нервового напруження й максимальної змобілізованості, здатності щохвилинно аналізувати оточуючу обстановку і прогнозувати розвиток ситуації¹. Опірність впливу негативних чинників водіння автомобіля різна і залежить від індивідуальних особливостей водія, його психологічних якостей і навичок і, звісно ж, від ступеня його дисциплінованості за кермом. Але й у дисциплінованих водіїв психофізіологічні можливості обмежені і тому у складній дорожній ситуації і вони 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 пригода².

Процес точного встановлення причин і 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, здійснення 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 звертання 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

¹ Игнатов Н. А. Человек за рулем / Н. А. Игнатов. – М. : Транспорт, 1971. – С. 4.

² Квашиш В. Е. Ответственность за неосторожность / В. Е. Квашиш, Ш. Д. Махмудов. – Душанбе : Ирфон, 1975. – С. 36.

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 зазвичай визнаються остаточними причинами ДТП під час проведення автотранспортної експертизи. Але першочинники, котрі саме й призвели до перевищення швидкості та виїзду на зустрічну смугу, належним чином не вивчаються, а тому й попереджувальні заходи не можуть бути ефективними або взагалі не застосовуються¹. 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 60 км/год., у районі перехрестя доріг вул. К. та пров. О., не впевнившись 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, 11.2, 11.3, 12.4 Правил дорожнього руху України. Унаслідок ДТП пасажиру автомобіля “Renault-11” Ш. були спричинені тяжкі тілесні ушкодження»². У наведеному вироку, окрім цитування перелічування вимог Правил дорожнього руху, що порушив винний, ані словом не зазначено на 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*. Це зумовлюється тим фактом, що у вітчизняній правовій науці питання про причини і умови вчинення автотранспортних злочинів, як правило, спеціально не досліджувалися й досі. Так, за часів існування СРСР зазначалося, що у радянській правовій літературі питання про причини та умови виникнення автотранспортних злочинів, як правило, спе-

¹ Холмянський Я. Д. Наукова концепція правового забезпечення підвищення рівня дорожнього руху в Україні в контексті світових тенденцій боротьби зі смертельними наслідками ДТП / Я. Д. Холмянський // Вісн. Донец. ун-ту. – Серія В: Економіка і право. – 2007. – Вип. 1. – С. 497.

² Архів Слав'янського міського районного суду Донецької області за 2008 р. (Справа № 1-298-2008).

ціально не досліджувалося¹; «до числа недостатньо вивчених аспектів проблеми боротьби з необережною (автотранспортною) злочинністю слід віднести, насамперед, взаємодію особи необережного злочинця та ситуації злочину, яка до теперішнього часу не знайшла однозначного вирішення у кримінологічній літературі»². Уже в наш час відмічається про таке: «Однією з принципових причин високого рівня аварійності та недостатньої керованості процесами управління безпекою руху є те, що після розпаду СРСР в Україні недостатньо проводилося відповідних досліджень і не вивчалися причини виникнення ДТП, причинно-наслідковий зв'язок умов і наслідків, що передували ДТП, були супутниками ДТП та які діяли безпосередньо в період після ДТП. Належним чином не досліджувалася поведінка учасників на різних фазах ДТП і в 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»³; «сфера транспорту та його безпеки є однією з малодосліджуваних у вітчизняній правовій науці»⁴. У цій тезі фактично у стислій формі висвітлюється як актуальність дослідження проблематики детермінації автотранспортних злочинів, так і специфіка пізнавального процесу даного виду злочинності, яка якраз і полягає у недостатній увазі до аналізу детермінант відповідної злочинної поведінки.

Отже, учені й практичні працівники нерідко вважають, що недостатньо вивчати цю проблему в загальному плані, тобто у контексті дослідження причин і умов виникнення автотранспортних (дорожньо-

¹ Уголовно-правовое обеспечение безопасности движения автотранспорта в социалистических странах / под ред. Б. А. Куринова. – М. : Изд-во Моск. ун-та, 1982. – С. 75.

² Общие вопросы борьбы с преступлениями, совершаемыми по неосторожности. Исходные теоретические положения и общая программа исследования. – М., 1979. – С. 6.

³ Холмянський Я. Д. Наукова концепція правового забезпечення підвищення рівня дорожнього руху в Україні в контексті світових тенденцій боротьби зі смертельними наслідками ДТП / Я. Д. Холмянський // Вісн. Донец. ун-ту. – Серія В: Економіка і право. – 2007. – Вип. 1. – С. 497.

⁴ Собакарь А. О. Безпека руху на транспорті в Україні: сучасний стан забезпечення та перспективи вдосконалення / А. О. Собакарь // Пробл. правознавства та правоохорон. діяльності. – 2008. – № 4. – С. 146.

транспортних) пригод у цілому. Але до кола останніх, як відомо, окрім злочинних правопорушень, входять також правопорушення, що тягнуть адміністративну або дисциплінарну відповідальність, та інші випадкові (тобто без вини учасників дорожнього руху) пригоди, що призвели до нещасних випадків із людьми, знищення чи пошкодження транспортних засобів, матеріальних збитків тощо. Це, з одного боку. З другого боку, весь детермінаційний комплекс автотранспортних злочинів нібито знаходиться на поверхні, усім добре відомий. Адже відомий і комплекс заходів запобігання їм. Проте кількість цих випадків щороку не зменшується. І справа 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 і найбільш ефективних заходів запобігання. Специфіку автотранспортних злочинів зумовлює так само й той факт, що *їх вчиненню можуть сприяти її дії потерпілого (потерпілих)* (як уже 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 злочину¹. Разом із тим нагадаємо, що специфіка автотранспортних злочинів, передбачених частинами 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 чи більше осіб). Ці злочини, згідно зі ст. 12 КК України,

¹ Антонян Ю. М. Криминология : учебник / Ю. М. Антонян. – М. : Юрайт, 2012. – С. 495.

відносяться законодавцем до розряду тяжких, що свідчить про підвищену суспільну небезпечність подібних дій.

Специфіка автотранспортної злочинності прослідковується також у її мотивації, яку, за словами В. В. Лунєєва, слід визначити як легковажно-безвідповідальну. Її сутність полягає в тому, що в ній не проглядається прагнення суб'єкта до будь-яких небезпечних наслідків¹. 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, переслідуючи особисті або службові цілі, обирає ризиковані або прямо заборонені шляхи їх досягнення; передбачаючи можливість настання небажаних результатів, припускає прогностичні за характером помилки; *увесь процес мотивації зумовлюється поверховим відбиттям суб'єктом реальної дійсності, викривленим передбачуванням майбутніх подій* (курсив наш. — К. П.)².

Водночас у зв'язку із цим слід відмітити, що у питаннях визначення особливостей мотивації до сьогоденного часу переважно оперувалися теоретичними уможлядними аргументами, оскільки спеціальних досліджень цієї проблеми на емпіричному рівні в цілому не проводилось. Однак, урахувавши 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 його мотивації³. Вивчення останньої дозволяє ближче підійти до уясування місця

¹ Лунєєв В. В. Преступное поведение: мотивация, прогнозирование, профилактика : учеб. пособие / В. В. Лунєєв ; ред. В. В. Романов. – М. : Воен. красн. знам. ин-т, 1980. – С. 65–66.

² Там само.

³ Кононов А. Л. Взаимодействие личности преступника и ситуации неосторожного (дорожно-транспортного) преступления : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.08 / А. Л. Кононов ; Всесоюз. ин-т по изучению причин и разраб. мер предупреждения преступности. – М., 1986. – С. 21.

ціннісної орієнтації особи в етіології розглядуваних необережних злочинів¹.

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 походити з методологічних передумов, які враховуються при визначенні необережної злочинності як такої. Таким чином, з урахуванням специфіки механізму вчинення необережних злочинів, їх ситуативного характеру «походження» (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 поводження із джерелом підвищеної небезпечності — 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 небезпечності — автомобіль.

Аналіз стану наукової розробки проблеми детермінації автотранспортної злочинності, що пов'язана із загибеллю людей або тяжкими тілесними ушкодженнями, дозволяє дійти таких висновків.

1. Специфіка та особливості проявів злочинної необережності у поведінці осіб, які під час керування транспортними засобами припустилися заподіяння тяжких тілесних ушкоджень або загибелі інших осіб, визначає необхідність уточнення інтерпретації загаль-

¹ Квашис В. Е. Ответственность за неосторожность / В. Е. Квашис, Ш. Д. Махмудов. – Душанбе : Ирфон, 1975. – С. 33.

них положень вчення про детермінацію, а також установлення специфічних причин і умов, що породжують цей вид необережних злочинів.

2. Вузловими моментами, якими визначається специфіка автотранспортної злочинності даного виду, є такі положення: 1) обов'язковою компонентою у розвитку причинно-наслідкового комплексу злочинної поведінки, поряд з людським фактором, завжди є техногенний чинник; 2) під час вчинення автотранспортного злочину, пов'язаного із загибеллю людей або тяжкими тілесними ушкодженнями, можливим є одночасне поєднання в одного учасника автотранспортної пригоди двох ролей — злочинця і жертви; 3) специфіка механізму вчинення необережних автотранспортних злочинів багато в чому зумовлюється ситуативним характером їх походження та складною взаємодією численних учасників дорожньо-транспортної пригоди. Тому їх причинність слід розглядати як двосторонню взаємодію таких основних складних систем, як особа злочинця і конкретна ситуація, у якій відбувається розвиток злочинної події; 4) вчиненню автотранспортних злочинів можуть сприяти дії потерпілого (потерпілих) (наприклад, при обопільній вині учасників ДТП); 5) в абсолютній більшості випадків для мотивації винних осіб є характерним поверхове відбиття суб'єктом реальної дійсності, викривлене передбачування майбутніх подій; 6) специфічним компонентом причинно-наслідкового комплексу автотранспортних злочинів завжди виступає держава, на яку має покладатися завдання щодо зниження проявів дорожньої аварійності, у тому числі й тяжкої, як важливішої передумови системи майбутнього забезпечення руху всіх учасників останнього. Це, у свою чергу, передбачає створення ефективної системи для впровадження загальносоціальних заходів держави щодо забезпечення всього процесу дорожнього руху.

3. Детермінанти автотранспортних злочинів — це взаємопов'язана та взаємозумовлена 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 небезпечності — автомобілем, що рухається.

4. У вітчизняній правовій науці питання про причини й умови вчинення автотранспортних злочинів до теперішнього часу, як правило, спеціально не досліджувалися. Недостатньою увагою до аналізу детермінант відповідної злочинної поведінки, власне, й пояснюється актуальність дослідження проблематики детермінації автотранспортних злочинів, а також розкриття специфіки пізнавального процесу даного виду злочинності.

Статья посвящена проблеме детерминации автотранспортной преступности. Проведен анализ научных публикаций и изданий разных времен по исследуемой проблеме; указываются и объясняются основные специфические признаки причин и условий автотранспортной преступности.

The article devoted to the problem of determination of the road transport crime. Analyzed the scientific publications and publications of different times on the researched topic, specifying and explains the main features of the specific causes and conditions of the road transport crime.

Рекомендовано до опублікування на засіданні кафедри кримінології та кримінально-виконавчого права Національного університету «Юридична академія України імені Ярослава Мудрого» (протокол № 4 від 28 листопада 2012 р.).

*Рецензент — доктор юридичних наук, професор **В. В. Голіна.***