

24. Соловійов Е. П. Теоретичні та практичні питання кримінальної відповідальності за фіктивні дії в підприємстві : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.08 / Соловійов Едуард Петрович. – Х., 2005. – 19 с.
25. Уголовное право Украины. Общая и особенная части : учебник / под ред. Е. Л. Стрельцова. – Харьков : Одиссей, 2002. – 672 с.
26. Кримінальне право України: проблеми теорії та практики застосування / Сташис В. В., Борисов В. І., Дорош Л. В., Перепелиця О. І. // Питання боротьби зі злочинністю. – Вип. 7. – 2003. – С. 3–33.
27. Гуророва Н. А. Уголовное право Украины. Особенная часть : консп. лекций / Н. А. Гуророва. – Харьков : Одиссей, 2003. – 320 с.
28. Дудоров О. О. Злочин у сфері господарської діяльності: кримінально-правова характеристика : монографія / О. О. Дудоров. – К. : Юрид. практика, 2003. – 924 с.
29. Андрушко П. П. Легалізація (відмивання) доходів, одержаних злочинним шляхом: кримінально-правова характеристика / П. П. Андрушко, М. С. Короткевич. – К. : Юрисконсульт, 2005. – 292 с.
30. Кримінальне право України: Особлива частина : підручник / [Ю. В. Баулін, В. І. Борисов, В. І. Гютогін та ін.] ; за ред. В. В. Сташиса, В. Я. Тація. – [4-те вид., переробл. і доповн.]. – Х. : Право, 2010. – 608 с.
31. Філіпп А. В. Кримінальна відповідальність за незаконний обіг дисків для лазерних систем зчитування, матриць, обладнання та сировини для їх виробництва : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.08 / Філіпп Анастасія Володимирівна. – Д., 2011. – 20 с.
32. Про особливості державного регулювання діяльності суб'єктів господарювання, пов'язаної з виробництвом, експортом, імпортом дисків для лазерних систем зчитування [Електронний ресурс] : закон України від 17 січ. 2002 р. № 2953-III. – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=2953-14>.
33. Господарський кодекс України : за станом на 3 груд. 2012 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=436-15&p=1322783628510981>.
34. Дудоров О. О. Проблеми кримінально-правової охорони системи оподаткування України : автореф. дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.08 / Дудоров Олександр Олексійович. – К., 2007. – 34 с.
35. Гуророва Н. О. Проблеми кримінально-правової охорони державних фінансів України : дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.08 / Гуророва Наталія Олександрівна. – Х., 2001. – 384 с.

Надійшла до редколегії 14.12.2012

БАРТМАН Ю. Д. РОДОВОЙ И ВИДОВОЙ ОБЪЕКТЫ ПРЕСТУПЛЕНИЯ, ПРЕДУСМОТРЕННОГО СТ. 203-1 УГОЛОВНОГО КОДЕКСА УКРАИНЫ

Проанализированы научные подходы к определению родового и видового объектов преступлений в сфере хозяйственной деятельности, и на основании этого сформулировано определение родового и видового объектов преступления, предусмотренного ст. 203-1 Уголовного кодекса Украины.

BARTMAN Y. GENERIC AND THE SPECIFIC OBJECTS OF THE CRIME ENVISAGED BY AN ARTICLE 203-1 OF CRIMINAL CODE OF UKRAINE

The scientific approaches to the definition of generic and specific objects of crimes in the field of economic activity are analyzed and on the basis of it the definition of generic and specific objects of the crime envisaged by an Article 203-1 of Criminal Code of Ukraine is formulated.

УДК 343.971

В. С. БАТИРГАРЕЄВА,

*доктор юридичних наук, старший науковий співробітник,
заступник директора Науково-дослідного інституту вивчення проблем злочинності
імені академіка В. В. Сташиса НАПрН України*

РОЛЬ ПРАВОСВІДОМОСТІ ТА ПРАВОВОЇ КУЛЬТУРИ У СИСТЕМІ ДЕТЕРМІНАНТ АВТОТРАНСПОРТНОЇ ЗЛОЧИННОСТІ

Проаналізовано роль і значення правосвідомості та правової культури людини у механізмі злочинної поведінки при вчиненні автотранспортних правопорушень. Зроблено висновок, що зазначені компоненти виступають визначальним суб'єктивним фактором вчинення даного виду злочинних проявів.

Щорічне зростання автотранспортного парку в Україні, постійна інтенсифікація й ускладнення дорожнього руху та збільшення питомої ваги й значення техногенної складової у вигляді різноманітного застосування транспортних засобів у процесі розвитку людського потенціалу

зумовлюють той факт, що автотранспортні правопорушення, у тому числі й злочинні їх форми, перетворюються на широкомасштабне, іноді не пояснюване з точки зору людської логіки, лихо. Зазначені тенденції не є сумним «надбанням» виключно нашої країни – корені проблеми (з позиції, так би мовити, космополітизму походження й поширення останньої) багато в чому є спільними для будь-якого сучасного цивілізованого соціуму, помітною «константою» якого й виступає широке запровадження технічних систем, приладів, механізмів, пристроїв тощо.

Цікаво, що вітчизняне суспільство (насамперед в особі мас-медіа) на свій лад – іноді в дусі надмірної екзальтації – відреагувало на відчутне посилення цього прояву щоденної небезпеки нашого буття. Проте навіть незважаючи на повне завантаження інформаційного простору кричущими фактами про масову загибель людей внаслідок дорожньо-транспортних пригод на дорогах, аварій на залізничних переїздах тощо, суспільство залишається нібито у стані перманентної дезорганізації, пасивно спостерігаючи за скочуванням людства у прірву техногенного хаосу. Однак все це триває до того моменту, поки хтось конкретний сам не стає учасником автотранспортної пригоди, адже ніхто не застрахований від того, щоб стати принаймні жертвою дорожньо-транспортної пригоди (далі – ДТП). В Україні лише за шість місяців 2012 р. зареєстровано 1 103 випадки вчинення автотранспортних злочинів зі смертельними наслідками, що на 58,6 % більше, ніж у попередньому році. Внаслідок цього потерпілими визнано 4 794 осіб, з яких 1 313 загинуло [1].

У такій ситуації виникає запитання: хто винуватий і що робити? Усе це змушує знову й знову повертатися до проблематики детермінант автотранспортної злочинності. На наш погляд, своєрідною моделлю, на прикладі якої якнайкраще можна проаналізувати певні особливості механізму походження автотранспортної злочинності в цілому, є та її частина, що пов'язана зі спричиненням тяжких наслідків у вигляді заподіяння потерпілій особі (особам) тілесних ушкоджень або навіть смерті внаслідок порушення правил дорожнього руху чи експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами.

У кримінології майже аксіоматичним положенням є думка, що «походження» автотранспортної злочинності – наслідок складного поєднання різноманітних чинників об'єктивного й суб'єктивного плану. Тому вважати причиною дорожньо-транспортної пригоди лише,

припустімо, неправильну оцінку дорожньої обстановки водієм або неухважність пішохода – означає не усвідомлювати всієї багатогранності ситуації, не давати тому, що відбувається, об'єктивного, обґрунтованого аналізу. Отже, кожний конкретний випадок вчинення даного злочину потребує найретельнішого підходу до з'ясування його механізму, виокремлення тієї головної детермінанти, яка відіграє провідну роль у настанні злочинного результату. Водночас слід пам'ятати, що автотранспортний злочин є результатом взаємодії двох основних ланок – особи злочинця і конкретної ситуації, в якій відбувається розвиток злочинної події. Звісно ж, цією ситуацією охоплюється широке коло складників – інші учасники дорожнього руху (водії інших транспортних засобів, пішоходи, пасажирки, велосипедисти тощо), дорожні умови, погодні та природно-кліматичні особливості, стан транспортного засобу тощо. У даному випадку це не більше, ніж умовне механічне об'єднання різнопланових складників, однак з огляду на задеклароване завдання публікації ми вважаємо більш важливим розглянути ставлення до конкретної ситуації (у всій різноманітності її складників) водія крізь призму його правосвідомості та правової культури.

Будь-який автотранспортний злочин є результатом протиправної поведінки водія внаслідок винного порушення Правил дорожнього руху, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306 [2]. Тому кримінально карані дорожні пригоди трапляються саме з вини водія транспортного засобу. Як справедливо щодо цього зазначають у спеціальній літературі, першою ланкою ланцюга виникнення і розвитку дорожньої пригоди є особа водія [3, с. 34–35], оскільки причини конкретних злочинів не можуть полягати в поганому стані техніки, у тому числі в несправності автомобіля, незадовільному стані доріг і тим більш у погодних умовах: ані сама по собі дорога, ані стан названих засобів, ані тим більш погода не можуть бути причинами необережних злочинів [4, с. 490–491].

Логіка викладених міркувань щодо аналізу причинно-наслідкового комплексу автотранспортних правопорушень обумовлює необхідність нібито зробити крок назад, щоб встановити першопричину саме таких неправомірних (у конкретній ситуації місця та часу) дій водія, які призводять до автотранспортного злочину. Вважаємо, що в даному разі треба відштовхуватися від категорії «винне порушення». Ця категорія виводить на проблематику оцінювання

якості людської свідомості як такої, а також зумовлення нею рівня культури людини в численних її проявах. Проте оскільки йдеться не лише про звичаєві правила забезпечення людини у тих чи інших ситуаціях (наприклад при поводженні з дикими тваринами, з певними речовинами, у певних умовах тощо), а про чітко закріплені нормативними приписами правила щодо поводження із джерелом підвищеної небезпечності, яким є транспортний засіб, та щодо порядку знаходження на проїжджій частині, то в даному разі маємо справу з такою формою свідомості людини, як *правова* свідомість, з таким різновидом культури, як *правова* культура (тут далі курсив наш – В. Б.).

Розкриваючи природу феномену «правосвідомість», мизвернемося до визначення, наданого Ю. Ю. Калиновським, який справедливо відзначає, що правосвідомість – це сукупність оцінних думок та настанов, що визначають ставлення суб'єктів соціальних відносин до права й чинного законодавства, а також практики його застосування, правових (або неправових) звичаїв, ціннісних орієнтацій, які регулюють людську поведінку в юридично значущих ситуаціях [5, с. 4]. При цьому в юридичній літературі справедливо наголошують на існуванні трьох рівнів прояву такої правосвідомості – суспільного, масового та індивідуального [6, с. 138]. Для нашого алгоритму з'ясування ролі правосвідомості в детермінації протиправної поведінки автотранспортних злочинців всі три рівні мають неабияке значення, оскільки причини викривленої правосвідомості окремих водіїв слід шукати у проблемах дефективної правосвідомості, недоліках соціально-правового виховання на масовому та суспільному рівнях. Підтверджує висловлене такий поширений серед водіїв, які припустилися автотранспортних злочинів, стереотип міркувань: багато хто порушує встановлені правила дорожнього руху; взагалі це звичайна практика поведінки водіїв на дорогах, і лише випадок обумовлює такий нещасливий збіг обставин для учасників ДТП, коли результатом стають тілесні ушкодження або смерть людини. Отже, як бачимо, масовий стереотип суспільної свідомості зумовлює та підживлює й навіть виправдовує в очах оточуючих буття звичного *modus operandi* конкретної особи на рівні її власної (індивідуальної) правосвідомості. Тому має рацію В. І. Жулев, який свого часу зазначив, що в суб'єктивному факторі вчинення автотранспортних злочинів асимілюється суспільна свідомість, яка впливає на формування психології конкретної особи [7, с. 16].

Разом із тим змістом правосвідомості охоплюється не лише факт знання чинного законодавства та процес відбиття в поглядах людини оцінки цих правових приписів, а й відображення відповідності дій, учинків окремих громадян нормам права [8, с. 917; 9, с. 342], тобто відбиття правової дійсності [10, с. 104]. На наш погляд, саме остання компонента правосвідомості найчастіше піддається викривленню у водіїв транспортних засобів, внаслідок чого в них закріплюється деформована модель переконань щодо необхідності суворо дотримуватися певних правил перестороги й обережності на дорогах. Саме вказана компонента надає динаміку проявам деформованої правосвідомості особи в реальному житті; в ній криється своєрідний імпульс до розвитку злочинної поведінки на дорозі, що має своїм закономірним результатом настання тяжких наслідків, зокрема у вигляді непоправних людських втрат.

Таким чином, правосвідомість виконує функцію передавального механізму від права, нормами якого суспільство намагається регулювати поведінку і яке в ідеалі повинно визначати сутність і зміст правосвідомості, до власної поведінки особи, яка є наслідком прийняття рішення з приводу дотримання або, навпаки, недотримання установлених у суспільстві вимог, норм, положень у тій чи іншій життєвій ситуації. Отже, право лише апелює до волі і загальної свідомості особи, а сприйняття нормативних вимог та рішення про їх дотримання останньою опосередковується наявною в особи правосвідомістю. Тому вона (правосвідомість) є ланкою, що об'єднує та пронизує всі морально-психологічні вади й дефекти особи. У зв'язку з цим у спеціальній літературі справедливо відзначають, що правосвідомість – це частина моралі, яка містить оцінку права [5, с. 8].

Конкретними проявами, наслідками низької правосвідомості осіб, які вчинили автотранспортний злочин, є відповідні дії, а саме: невикористання під час руху транспорту засобів пасивної безпеки (ремені безпеки, шоломи тощо); виїзд на смугу зустрічного руху; перевищення швидкості; недотримання дистанції, порушення правил обгону, маневрування й рядності на проїжджих частинах, а також виїзд на лівий бік дороги; порушення правил повороту, розвороту та проїзду перехрест'я і залізничних переїздів; необережний проїзд повз зупинок громадського транспорту; порушення правил перевезення пасажирів, використання несправного транспорту, що загрожує безпеці руху; відсутність прав на керування транспортним засобом або їх наявність

за відсутності практичних навичок керування цими засобами тощо.

Крайнім вираженням дефективної збиткової правосвідомості водія є залишення потерпілих від дорожньо-транспортної пригоди без будь-якої допомоги, керування транспортним засобом у стані алкогольного або наркотичного сп'яніння, відсутність документів, що посвідчували б право особи керувати транспортним засобом, а отже, й навичок управління таким складним механізмом, яким є автомобіль. До речі, за шість місяців 2012 р. 157 автотранспортних злочинів, внаслідок яких загинули інші учасники ДТП, були вчинені особами, які перебували у стані алкогольного сп'яніння [1]. На нашу думку, в таких випадках поведінки водіїв слід констатувати наявність в останніх правового нігілізму як однієї із сутнісних характеристик деформованої правосвідомості, що знаходить свій прояв, за влучною характеристикою авторів монографічного видання «Правосвідомість і правова культура як базові чинники державотворчого процесу в Україні» (Л. М. Герасіна, О. Г. Данильян, О. П. Дзьобань та ін.) у негативному ставленні соціального суб'єкта до загально визнаних цінностей, ідеалів, норм, поглядів, а часом окремих аспектів людського буття, а також у хибних формах світосприйняття та соціальної поведінки [11, с. 218, 219].

Автотранспортні злочини як лакмусовий папір виявляють усі вади правосвідомості правопорушників, тому не випадково кілька десятиліть тому у спеціальній літературі відзначалося, що автотранспортним злочинцям притаманна нестійка і менш надійна регуляція правової поведінки [12, с. 14]. При цьому не можна заперечувати того факту, що норми чинного законодавства стосовно заходів забезпечення дорожнього руху добре відомі всім учасникам дорожнього руху, у тому числі й винним водіям. Більше того, приписам цих норм притаманний абсолютний рівень імперативності, без-будь-яких винятків і послаблень. Що цікаво, ця своєрідна сума людського знання з приводу забезпечення насамперед власного життя – чи не найперший досвід, який людина отримує у плані взаємодії з оточуючим світом. Згодом до цього знання «додається» знання й про можливі наслідки своїх протиправних дій та їх подальшу правову оцінку. Однак навіть у цьому разі не йдеться про свідомість теоретичну в повному її обсязі як теоретично сформовану систему юридичних положень, істин, що розкривають зміст і призначення права як способу (форми) реалізації свободи людини [9, с. 342].

Тут достатньо буденного, так званого повсякденного її прояву. Проте й цим буденним досвідом, що покладається в основу буденної правосвідомості, найчастіше за все людина нехтує, і в цьому полягає її фатальна помилка. Саме тут і виникає запитання: що змушує людину свідомо діяти всупереч всім цим знанням, всупереч здоровому глузду, інстинкту самозбереження, всупереч інтересам інших, нерідко близьких осіб?

Вочевидь, відповідь, як завжди, знаходиться на поверхні: факти безкарності значної кількості порушень правил безпеки, у тому числі й у сфері дорожнього руху, формують збиткову суспільну правосвідомість соціуму в цілому. Вона вкорінюється на рівні масової правосвідомості певної соціальної групи, у даному разі осіб, що керують транспортними засобами (цей рівень правосвідомості за сферою свого специфічного прояву можна визначити як професійну правосвідомість), а потім «вбудовується» у правосвідомість окремого водія. Такий усталений стереотип дій водіїв нерідко підсилюється ще й реакцією інших учасників дорожнього руху (наприклад пішоходів, велосипедистів, водіїв інших транспортних засобів), поведінка яких так само не відрізняється ретельним дотриманням основних вимог забезпечення власного життя й здоров'я. Хоча названі учасники дорожнього руху нерідко стають жертвами ДТП, проте в подібних ситуаціях правомірно стверджувати саме про обопільну вину – як винного водія, так й інших учасників ДТП, порушення правил дорожнього руху якими так само є показником їх збиткової правосвідомості та правової культури, оскільки чимало з них свідомо порушують правила забезпечення та перестороги на дорогах. Такі випадки є наочним свідченням, так би мовити, колективного прояву певного рівня правової культури на дорогах.

Отже, наявність автотранспортної злочинності свідчить про нескінчений процес посилення збитковості правової культури суспільства, яка в даному аспекті не відповідає викликам технічного прогресу, є свідченням нічим не виправданого відступу й ігнорування людиною первісних вимог її комфортного існування в сучасних умовах, що характеризуються підвищеним ризиком у багатьох сферах життя. Індикативним елементом цієї правової культури й виступає правосвідомість. За якістю цього елемента у складі правової культури соціуму можна судити про загальний стан всієї його правової культури – про наявність самого факту ураженості негативним впливом масиву

протиправних діянь, про ступінь уразливості правової культури від протиправних діянь, про обсяг і спрямованість заходів, яких потрібно вживати, щоб більш-менш стабілізувати ситуацію з дорожнім травматизмом і посилити певні культурологічні начала людського буття в площині «людина-техніка».

Таким чином, у процесах зумовлювання абсолютної більшості випадків учинення автотранспортних злочинів правосвідомість винних водіїв та їх права культура відіграє визначальну роль (звісно ж, не без урахування

й протиправного «внеску» в окремих випадках інших учасників ДТП). Названі параметри повинні ставати предметом ретельного аналізу під час встановлення причин та умов учинення будь-якого автотранспортного злочину з тим, щоб надалі індивідуалізувати покарання, що призначається винному, визначити шляхи забезпечення учасників дорожнього руху, піднести ідею необхідності зміцнення стану правової культури на дорогах до нескороминущої цінності безпеки людського життя.

Список використаної літератури

1. Експрес-інформація про стан злочинності на території України за 6 місяців 2012 р. / Головне управління інформаційного забезпечення МВС України. – К. : МВС України, 2012. – 8 с.
2. Правила дорожнього руху : затв. постановою Кабінету Міністрів України від 10 жовт. 2001 р. № 1306 // Офіційний вісник України. – 2001. – № 41. – Ст. 1852.
3. Квашиш В. Е. Ответственность за неосторожность / В. Е. Квашиш, Ш. Д. Махмудов. – Душанбе : Ирфон, 1975. – 108 с.
4. Антонян Ю. М. Криминология : учебник / Ю. М. Антонян. – М. : Юрайт, 2012. – 523 с.
5. Калиновський Ю. Ю. Правосвідомість українського суспільства: генеза та сучасність / Ю. Ю. Калиновський. – Х. : Право, 2008. – 288 с.
6. Головаченко В. В. Юридична термінологія : довідник / В. В. Головаченко, В. С. Ковальський. – К. : Юрінком Інтер, 1998. – 219 с.
7. Жулев В. И. Криминологические проблемы дорожно-транспортных происшествий : автореф. дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.08 / Жулев Виктор Иванович. – М., 1982. – 23 с.
8. Великий тлумачний словник сучасної української мови / уклад. і голов. ред. В. Т. Бусел. – К. ; Ірпін'я : Перун, 2003. – 1427 с.
9. Современный словарь по общественным наукам / под общ. ред. О. Г. Данильяна, Н. И. Панова. – М. : Эксмо, 2005. – 528 с.
10. Теорія держави і права : навч. посіб. / за заг. ред. В. В. Копейчикова. – К. : Юрінформ, 1995. – 190 с.
11. Правосвідомість і права культура як базові чинники державотворчого процесу в Україні : монографія / Л. М. Герасіна, О. Г. Данильян, О. П. Дзьобань та ін. – Х. : Право, 2009. – 352 с.
12. Кононов А. Л. Взаимодействие личности преступника и ситуации неосторожного (дорожно-транспортного) преступления : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.08 / Кононов Анатолий Леонидович. – М., 1986. – 26 с.

Надійшла до редколегії 23.11.2012

БАТЫРГАРЕЕВА В. С. РОЛЬ ПРАВОСОЗНАНИЯ И ПРАВОВОЙ КУЛЬТУРЫ В СИСТЕМЕ ДЕТЕРМИНАНТ АВТОТРАНСПОРТНОЙ ПРЕСТУПНОСТИ

Проанализированы роль и значение правосознания и правовой культуры человека в механизме преступного поведения при совершении автотранспортных правонарушений. Сделан вывод, что указанные компоненты выступают определяющим субъективным фактором совершения этого вида преступных проявлений.

BATYRGAREIEVA V. THE ROLE AND IMPORTANCE OF LEGAL AWARENESS AND LEGAL CULTURE OF THE PERSON IN THE SYSTEM OF DETERMINANTS OF THE ROAD TRANSPORT CRIME

The role and importance of legal awareness and legal culture of the person in the mechanism of criminal behavior while conducting road transport offenses are analyzed. It is concluded that these components are determining subjective factor of conducting this type of crimes.