

Калініна А. В., молодший науковий співробітник,
Науково-дослідний інститут вивчення проблем злочинності
імені академіка В. В. Сташиса НАПрН України, м. Харків
Науковий керівник: Голіна В. В., д.ю.н., професор,
член-кореспондент НАПрН України

РІВЕНЬ ПРАВОВОЇ КУЛЬТУРИ І ПРАВОВОЇ СВІДОМОСТІ ВОДІЙВ-ІНОЗЕМЦІВ ЯК ДЕТЕРМІНАНТИ АВТОТРАНСПОРТНОЇ ЗЛОЧИННОСТІ В УКРАЇНІ

1. Транспортна інфраструктура будь-якої держави є важливою складовою її функціонування. Адже саме від рівня розвитку, стану безпеки та облаштованості транспортної системи залежать інтенсивність і соціально-економічна ефективність використання різних видів транспортних засобів.

Досягнення стабільності розвитку транспортної галузі та підвищення конкурентоспроможності послуг транспорту, в тому числі й автомобільного, є запорукою задоволення потреб економіки та населення України у безпечних та високоякісних перевезеннях, створення умов для забезпечення енергетичної безпеки, реалізації транзитного потенціалу держави, інтеграції систем транспорту і зв'язку до аналогічних європейської та світової [1] та ін.

За порушення норм у сфері транспортної системи встановлено юридичну відповідальність, одним із видів якої є кримінальна: розділ XII Особливої частини КК України закріплює кримінальну відповідальність за злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту. Як слушно зазначає В. І. Осадчий, встановивши кримінальну відповідальність за порушення норм безпеки у зазначеній сфері, законодавець забезпечив людині шляхом кримінально-правової охорони такий стан використання транспорту й таку поведінку людини у зв'язку з його експлуатацією, щоб його рух та експлуатація не тільки не шкодили життю, здоров'ю, безпеці, волі людини, власності, екологічній безпеці, громадській безпеці, правам і законним інтересам підприємств, установ, організацій та громадян, але й навіть не створювали можливості виникнення такої загрози [2, с. 194].

2. Учасники автотранспортного руху в Україні різноманітні. Оскільки в державі наявні і міжнародні, і транзитні автотранспортні перевезення, необхідно зазначити, що певну частку водіїв складають відповідно громадяни інших держав. Однак водії-іноземці – це не лише працівники транспортних компаній, а й приватні особи, які пересуваються територією України на власному чи орендованому транспорті.

Тому розгляд деяких показників транспортної злочинності й

злочинності іноземців, пов'язаної зі злочинами проти безпеки руху та експлуатації транспорту, становлять певний науковий інтерес. Адже, якщо є потенційний суб'єкт таких злочинів, який володіє певною властивою лише йому ознакою (в цьому випадку, приналежністю до громадянства іншої держави), то актуальним є розгляд і можливої загрози для безпеки України з боку іноземців як суб'єктів дорожнього руху або, навпаки, спростування будь-яких упереджень з цього приводу.

3. Відповідно до результатів нашого емпіричного дослідження злочинності громадян інших держав та осіб без громадянства було встановлено, що злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту становлять 3 % від загальної кількості злочинів за обвинуваченням зазначених осіб [3, с. 63]. Такі злочини представлено статтями 286 та 289 КК України, понад 95 % серед яких складають порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. Відповідальність за цією статтею КК України диференційована залежно від тяжкості наслідків, які настали: починаючи від завдання потерпілому середньої тяжкості тілесних ушкоджень (ч. 1 ст. 286 КК України) і завершуючи загибеллю кількох осіб (ч. 3 зазначеної статті КК України).

Відзначимо також, що згідно зі статистичними відомостями ДСА України про склад засуджених за 2010-2015 рр. усього за злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту було засуджено 468 іноземців, 63 % з яких засуджено за ст. 286 КК України. Привертає увагу й той факт, що серед притягнених до кримінальної відповідальності за ст. 286 КК України громадян інших держав майже половину засуджено за ч. 2 зазначеної статті КК України, тобто наслідками вчинених ними злочинів здебільшого стають смерть потерпілого або заподіяння йому тяжких тілесних ушкоджень [4].

4. Як зазначається у спеціальній літературі, 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. [5; 6, с. 137]. Дотримання законодавчих норм та слідування встановленим правилам поведінки на автотранспортних шляхах відповідають певному рівневі правової свідомості та правової культури водіїв.

Конкретними проявами низького рівня правосвідомості осіб, які вчинили автотранспортний злочин та збитковості їх правової культури, є невикористання під час руху транспорту засобів пасивної безпеки, виїзд на смугу зустрічного руху, перевищення швидкості, недотримання дистанції, порушення правил обгону, маневрування та рядності на проїжджих частинах тощо. Крайнім проявом дефективної правосвідомості водія є залишення потерпілих від ДТП без будь-якої допомоги, керування

транспортним засобом у стані алкогольного/наркотичного сп'яніння, керування автомобілем за відсутності документів, що посвідчували б право особи керувати транспортним засобом, а отже, й відповідних навичок управління джерелом підвищеної небезпеки, яким є автомобіль [6, с. 138-139].

Низьким рівнем правової культури і правової свідомості відзначаються будь-які водії, незалежно від ознаки громадянства. Однак, зважаючи на те, що особа керує транспортом в іншій державі, незалежно від мети перебування на її території, на нашу думку, вона повинна ставитися до дотримання ПДР ще відповідальніше, ніж у державі свого постійного проживання. І хоча кількість водіїв-іноземців, які притягаються в Україні до кримінальної відповідальності, незначна, таке явище все ж має місце. Зважаючи на те, що першопричиною злочинів проти безпеки руху та експлуатації транспорту, зокрема й кримінальних правопорушень, передбачених ст. 286 КК України, є водій, то і первісними детермінантами автотранспортної злочинності, відповідно, можна упевнено назвати рівень його правової культури та правової свідомості.

Література

1. Про затвердження Програми діяльності Кабінету Міністрів України «Український прорив: для людей, а не політиків»: постанова Кабінету Міністрів України від 16 січня 2008 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/14-2008-п>. – Заголовок з екрана.
2. Осадчий В. І. Об'єкт транспортних злочинів / В. І. Осадчий // Вісн. НТУУ «КПІ». Політологія. Соціологія. Право. – 2012. – Вип. 2 (14). – С. 194-201.
3. Калініна А. В. Якісні показники злочинності іноземців та осіб без громадянства в Україні (за матеріалами емпіричного дослідження) / А. В. Калініна // Наук. вісн. Міжнар. гуманіт. ун-ту. Сер.: Юриспруденція. – 2014. – № 9-2. – Т. 2. – С. 63-66.
4. Звітність Державної судової адміністрації України. Форма № 7 «Звіт про склад засуджених» за 2010, 2011, 2012, 2013, 2014 та 2015 рр. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://court.gov.ua/sudova_statystyka/ – Заголовок з екрана.
5. Правила дорожнього руху: затв. постановою Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-п>. – Заголовок з екрана.
6. Батиргареева В. С. Роль правосвідомості та правової культури у системі детермінант автотранспортної злочинності / В. С. Батиргареева // Право і безпека. – 2012. – № 5 (47). – С. 136-140.