



Державна політика у сфері убезпечення дорожнього руху: теорія, законодавство, практика

МАТЕРІАЛИ ВСЕУКРАЇНСЬКОЇ НАУКОВО-ПРАКТИЧНОЇ
КОНФЕРЕНЦІЇ

5 листопада 2021 року

м. Харків

НАУКОВО-ДОСЛІДНИЙ ІНСТИТУТ ВИВЧЕННЯ ПРОБЛЕМ
ЗЛОЧИННОСТІ імені АКАДЕМІКА В. В. СТАШИСА
НАЦІОНАЛЬНОЇ АКАДЕМІЇ ПРАВОВИХ НАУК УКРАЇНИ

**ДЕРЖАВНА ПОЛІТИКА
У СФЕРІ УБЕЗПЕЧЕННЯ
ДОРОЖНЬОГО РУХУ:
ТЕОРІЯ, ЗАКОНОДАВСТВО,
ПРАКТИКА**

Матеріали Всеукраїнської науково-практичної конференції

(м. Харків, 5 листопада 2021 р.)

Електронне наукове видання

Харків
«Право»
2021

DOI: <https://doi.org/10.31359/978-966-998-313-8>

УДК [342.951:351.811.12]+343.346.5(477+100)

Д36

Укладач:

А. В. Калініна, кандидат юридичних наук

*Рекомендовано до опублікування та поширення через мережу Інтернет
вченою радою Науково-дослідного інституту вивчення проблем злочинності
імені академіка В. В. Сташиса Національної академії правових наук України
(протокол № 12 від 17 листопада 2021 року)*

Державна політика у сфері забезпечення дорожнього руху: теорія, законодав-
Д36 ство, практика : матеріали Всеукр. наук.-практ. конф. (м. Харків, 5 листоп. 2021 р.) :
електрон. наук. вид. / [уклад.: А. В. Калініна] ; НДІ вивч. проблем злочинності
ім. акад. В.В. Сташиса НАПрН України. – Харків : Право, 2021. – 134 с. – DOI:
<https://doi.org/10.31359/978-966-998-313-8>.

ISBN 978-966-998-313-8

У збірнику викладено результати теоретичних та емпіричних досліджень науковців, які стосуються проблемних питань державної політики у сфері дорожнього руху. Розглянуто особливості законодавства України та зарубіжних країн, практику його реалізації, а також теоретичні надбання науковців з питань забезпечення дорожнього руху засобами адміністративно-правового та кримінально-правового регулювання.

Для науковців, викладачів, аспірантів, студентів закладів вищої освіти, працівників правоохоронних органів, а також широкого кола читачів.

УДК [342.951:351.811.12]+343.346.5(477+100)

Відповідальність за достовірність даних несуть автори публікацій.

*Видання в електронному вигляді розміщується у відкритому доступі на сайті
Науково-дослідного інституту вивчення проблем злочинності імені академіка
В. В. Сташиса Національної академії правових наук України в розділі
«Інфопідтримка. Електронні джерела» (<https://ivpz.kh.ua/uk/електроннабібліотека/>, розділ III «Матеріали наукових конференцій і семінарів»).*

*Для опису видання чи посилання на нього слід використовувати
пряме посилання на збірник або цифровий ідентифікатор об'єкта (DOI).*

© Науково-дослідний інститут вивчення
проблем злочинності імені академіка
В. В. Сташиса НАПрН України, 2021

ISBN 978-966-998-313-8

© Видавництво «Право», оформлення, 2021

ЗМІСТ

Авдєєва Г. К.

Проблеми встановлення причинно-наслідкового зв'язку між діями учасників дорожнього руху і дорожньо-транспортною подією	6
--	---

Бабенко А. М., Форсюк М. Ю.

Кримінальні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху: сучасний стан та окремі фактори детермінації	10
--	----

Бабич А. О.

Проблемні питання притягнення до кримінальної відповідальності за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху за участю декількох суб'єктів	14
--	----

Багіров С. Р.

Врахування психологічного змісту необережності у державній політиці щодо запобігання злочинам проти безпеки дорожнього руху	19
---	----

Батиргарєєва В. С.

Окремі фокуси проблеми автотранспортної безпеки в Україні	22
---	----

Васильєв А. А., Кондратов Д. Ю.

Щодо змісту родового об'єкту складів правопорушень розділу XI Особливої частини КК України	26
--	----

Веселов М. Ю.

Проблеми застосування адміністративної відповідальності за створення аварійної ситуації особами, які керують транспортними засобами	30
---	----

Гаращук В. М.

Деякі проблеми запровадження інституту сповіщувачів до правової системи України	34
---	----

Голіна В. В.

Культурологія безпеки дорожнього руху – визначальний фактор її підвищення	38
---	----

Гусаров С. М.

Актуальні питання нормативно-правового забезпечення безпеки дорожнього руху	44
---	----

Данильченко Ю. Б.

Проблемні питання розроблення та реалізації державної політики
у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту 50

Калініна А. В.

Регіональне планування забезпечення безпеки дорожнього руху..... 53

Кисельова М. С.

Відповідальність за перевищення встановлених обмежень
швидкості руху в Україні та країнах Європи:
порівняльний аналіз..... 55

Колодажний М. Г.

Безпека дорожнього руху:
щодо міжнародно-правового забезпечення 59

Корабель М. Г.

Порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації
транспорту особами, які керують транспортними засобами
в стані сп'яніння..... 62

Крайник Г. С.

Окремі практичні аспекти забезпечення
безпеки дорожнього руху в Україні..... 64

Крєпакова М. Ю.

Зарубіжний досвід попередження адміністративних
правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху 68

Метельський І. Д.

Практичні аспекти підвищення безпеки дорожнього руху
на території Тернопільської області 72

Мисливий В. А.

Безпека дорожнього руху: законодавчий вимір..... 75

Настюк В. Я.

Формування інтегративної концепції безпеки дорожнього руху..... 80

Новіков О. В.

До питання про регіональні особливості розподілу кримінальних
правопорушень проти безпеки дорожнього руху та експлуатації
транспорту в Україні..... 84

Ольхов В. С.

Проблеми проведення досліджень
дорожньо-транспортних пригод за участю трамваїв 88

Панова С. В.

До проблеми дорожньо-транспортного травматизму дітей в Україні	92
---	----

Пащенко О. О.

Небезпека заподіяння шкоди як суспільно небезпечний наслідок злочинів проти безпеки руху чи експлуатації транспорту	94
--	----

Пилипенко Є. О.

Проблемні питання притягнення до адміністративної відповідальності за керування транспортними засобами з червоними показниками повороту	98
---	----

Півньов Є. О.

Проблемні питання експертного забезпечення розслідування службових злочинів у сфері будівництва доріг	102
--	-----

Самойлова О. М.

Суб'єкти запобігання дитячому дорожньо-транспортному травматизму	107
---	-----

Шрамко С. С.

До питання впровадження державної політики у сфері безпеки дорожнього руху в Україні.....	110
--	-----

Федюк В. В.

Перспективи запровадження кримінальної відповідальності за агресивне водіння в Україні	114
---	-----

Фіалка М. І.

Використання технічних засобів контролю за безпекою дорожнього руху як напрямок ранньої профілактики злочинів у сфері дотримання правил дорожнього руху	118
---	-----

Хоробрих П. М.

Проблеми експертної оцінки дорожньо-транспортної пригоди за участю громадян, які керують електросамокатами, гіробордами, моноколесом	121
--	-----

Христич І. О.

Основні тенденції динаміки правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту	125
--	-----

Червінчук А. В.

Перспективи впровадження в Україні цілей 6-го Глобального тижня безпеки дорожнього руху	129
--	-----

ПРОБЛЕМИ ВСТАНОВЛЕННЯ ПРИЧИННО-НАСЛІДКОВОГО ЗВ'ЯЗКУ МІЖ ДІЯМИ УЧАСНИКІВ ДОРОЖНЬОГО РУХУ І ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНОЮ ПОДІЄЮ

Авдєєва Г. К.,

кандидат юридичних наук, старший науковий співробітник,
провідний науковий співробітник НДІ вивчення проблем злочинності
ім. акад. В. В. Сташиса НАПрН України

За даними Патрульної поліції України кількість дорожньо-транспортних подій (ДТП) в нашій країні зростає. За 9 місяців 2021 р. їх зареєстровано майже 140 тис. – на 20 тис. більше, ніж за 12 місяців 2020 р. Кількість ДТП із загиблими особами у 2020 р. складає 2,5 тис., а з травмованими – майже 24 тис. [1] У 2020 р. обліковано кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту майже 16 тис., 6,5 тис. осіб повідомлено про підозру, майже 6 тис. проваджень направлені до суду згідно з п.п. 2,3 ст. 283 Кримінального процесуального кодексу України, у т. ч. – з обвинувальним актом – 5,5 тис., з постановами про закриття кримінальних проваджень – майже 10 тис. [2] Прийняття тих чи інших процесуальних рішень у кримінальних провадженнях щодо кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту (ст. 286 КК України) залежить від встановлення таких фактів порушень особою правил дорожнього руху (ПДР), які безпосередньо спричинили суспільно небезпечні наслідки, передбачені в частинах 1, 2, 3 ст. 286 КК України і перебувають із ними у причинному зв'язку.

Суд під час розгляду кожного конкретного кримінального провадження зазвичай виявляє, встановлює і вказує в мотивувальній частині вироку факти порушення ПДР, але безпосередньо у вироку він чітко зазначає, які саме з цих порушень були причиною настання наслідків, передбачених ст. 286 КК, тобто знаходилися у причинному зв'язку з ними, а які з цих порушень виконали лише функцію умов, що їм сприяли. Лише порушення ПДР, які мають реальну можливість настання суспільно небезпечних наслідків і виступають безпосередньою причиною їх настання у кожній конкретній ДТП, є обов'язковою ознакою об'єктивної сторони складу злочину, передбаченого ст. 286 КК. Тобто, лише такі порушення ПДР є безпосередньою причиною ДТП.

Слідчий (суд) при встановленні причинного зв'язку між діями водія і шкідливим наслідком враховує як дії (бездіяльність) водія транспортного засобу, так і неналежне поводження інших учасників дорожнього руху (в т.ч. – пішохода). Крім того, при вирішенні питання про встановлення причинного зв'язку встановлюється особа, яка викликала аварійну ситуацію та ураховується наявність у водія технічної можливості уникнути ДТП. Такий підхід в окремих випадках призводить до виключення відповідальності водія [3, с. 10].

Встановлення дійсної причини ДТП та відновлення її перебігу зазвичай здійснюється шляхом проведення таких судових експертиз: трасологічна (дослідження слідів транспортних засобів та виявлених на місці ДТП частин їх деталей), транспортно-трасологічна (визначення взаємного розташування транспортних засобів у момент їх зіткнення, визначення механізму утворення слідів та ін.), судово-медична (з'ясування причини смерті та характеру тілесних ушкоджень учасників події, наявності й ступеня їх алкогольного сп'яніння, встановлення механізму утворення тілесних ушкоджень та їх зв'язку з подією та ін.), автотехнічна (відтворення обставин механізму ДТП та встановлення її об'єктивних причин, встановлення причинно-наслідкового зв'язку між діями водія та ДТП та ін.), експертиза стану доріг і дорожніх умов у місцях ДТП та ін. В окремих випадках призначається комплексна автотехнічна, судово-медична і транспортно-трасологічна експертиза. Однак, результатів таких експертиз може бути недостатньо для встановлення причинно-наслідкового зв'язку між діями учасників дорожнього руху і ДТП. Зокрема, співробітникам НДІ ВПЗ імені академіка В. В. Сташиса НАПрН України довелося проводити комплексне дослідження матеріалів кримінального провадження щодо наїзду на пішохода, який відбувся на трасі Київ-Одеса поблизу села Подібна Маньківського району Черкаської області. В матеріалах справи містилися судово-медична та автотехнічна експертизи. Хоча в автотехнічній експертизі дії пішохода взагалі не досліджувались, у її висновку зазначено, що дії водія не відповідали п. 18.1 ПДР і це спричинило ДТП. За результатами судово-медичної експертизи смерть пішохода-потерпілого наступила внаслідок розтрощення кісток лицевого та мозкового черепа з евісцерацією (виходом за межі тіла) головного мозку. Рана мала зігзагоподібну форму.

В матеріалах даного кримінального провадження містився відеореєстратор автомобіля, який наїхав на пішохода, протокол його огляду та численні фотознімки всіх його ушкоджень. Відеореєстратор експертному

дослідженню не підлягав, а в протоколі огляду автомобіля зазначено, що вітрове (переднє) скло пошкоджене, має наскрізний отвір, в якому стирчить уламок металеві труби довжиною близько 50 см. На зовнішньому краї труби містилася речовина бурого кольору, схожа на кров, і речовина біло-сірого кольору, схожа на мозкову речовину.

До підготовки науково-правового висновку були залучені спеціалісти у галузі трасології, досліджень аудіо- та відеозаписів, психології та ін. Вирішенню підлягали питання щодо встановлення механізму утворення ушкоджень автомобіля, послідовності дій водія і пішохода та впливу дорожньої ситуації на змінення психологічного стану водія та прийняття ним рішень під час керування автомобілем.

Під час дослідження відеозапису з відеореєстратора встановлено, що водій суттєво знизив швидкість руху при під'їзді до тимчасового дорожнього знаку. По обох боках полоси проїзду знаходилося близько 20 осіб з кийками у руках, які почали наносити удари по лівому боку автомобіля. Виходячи з характеру ушкоджень лівої передньої частини автомобіля, зафіксованих на фотознімках, та даних відеозапису, удари наносилися по боковому склу передньої лівої двері та по верхній частині рамки скла довгастими твердими предметами з поперечним перерізом у вигляді круга, схожими на кийки, уламки металевих труб або бейсбольні біти. У результаті даних ударів бокове скло передньої правої двері зруйнувалося, а його уламки у формі, характерній для уламків загартованого бокового скла транспортного засобу, висипалися на водія автомобіля і в салон (поруч з водієм). По обставинах, зафіксованих на відеозапису (включаючи звуковий ряд) та в протоколі огляду автомобіля, встановлено, що удари по транспортному засобу наносилися учасниками подій з обох боків дороги (загалом більше 15 ударів), у різні місця передньої частини транспортного засобу, включаючи переднє скло. По капоту і передньому склу наносилися удари предметом, схожим на відрізок металеві труби, яка застрягла в наскрізному отворі переднього скла автомобіля і на зовнішньому кінці якої залишились речовини, схожі на кров і мозкову речовину. Тобто, особа, на яку було здійснено наїзд, могла тримати в руках шматок металеві труби і наносити сильні удари по автомобілю, який рухався з невеликою швидкістю. Коли уламок труби раптово застряг в наскрізному отворі скла, ця особа могла ним смертельно травмуватися (це припущення спеціалісти зробили за результатами судово-медичної експертизи трупа).

За результатами досліджень спеціалісти дійшли висновку, що на прийняття рішень під час керування автомобілем негативно впливала екстремальна ситуація, яка склалася. Екстремальність ситуацій вплинула на змінення психологічного стану водія автомобіля. Розвиток екстремальної ситуації та наявність психологічних стресорів дозволило припустити перебування водія та пасажирів у стані стресу.

На жаль, в окремих випадках суди не визнають належними і допустимими доказами висновки судових автотехнічних експертиз, отримані за клопотаннями сторони захисту. Однак, Касаційний кримінальний суд у складі Верховного суду України у Постанові від 03.09.2020 у справі № 752/1498/14 зазначає, що висновок місцевого суду стосовно недопустимості висновку вказаної судової автотехнічної експертизи не відповідає вимогам процесуального закону, оскільки, ураховуючи положення ст. 5 КПК, на момент звернення сторони захисту до експерта ч. 1 ст. 242 КПК надавала можливість стороні захисту звертатися за проведенням експертизи у кримінальному провадженні, а суд апеляційної інстанції не забезпечив стороні захисту можливості обстояти свою позицію під час апеляційного провадження [4].

Результати даного дослідження показали ефективність проведення комплексних експертних досліджень при встановленні причинно-наслідкового зв'язку між діями учасників дорожнього руху і дорожньо-транспортною подією, а висновок експерта (експертів), отриманий за клопотанням сторони захисту, має бути визнаний належним та допустимим доказом.

Список використаних джерел

1. Патрульна поліція. Офіційний сайт. URL: <http://patrol.police.gov.ua/statystyka/>
2. Про зареєстровані кримінальні правопорушення та результати їх досудового розслідування. Офіс Генерального прокурора. URL : https://old.gp.gov.ua/ua/stst2011.html?dir_id=114140&libid=100820&c=edit&_c=fo
3. Огляд судової практики Касаційного кримінального суду у кримінальних провадженнях щодо порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (ст. 286 Кримінального кодексу України) / упоряд. заступник голови

Касаційного кримінального суду у складі Верховного Суду, канд. юрид. наук В. В. Щепоткіна, правове управління (ІІІ) департаменту аналітичної та правової роботи апарату Верховного Суду. Київ, 2020. 43 с.

4. Постанова ВС від 03.09.2020 у справі № 752/1498/14 (провадження № 51-4961км19). URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/9139760>

КРИМІНАЛЬНІ ПРАВОПОРУШЕННЯ У СФЕРІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ: СУЧАСНИЙ СТАН ТА ОКРЕМІ ФАКТОРИ ДЕТЕРМІНАЦІЇ

Бабенко А. М.,

доктор юридичних наук, професор, завідувач кафедри
державно-правових дисциплін Одеського державного університету
внутрішніх справ

Форсюк М. Ю.

аспірант 2 курсу навчання кафедри кримінального права та кримінології
Одеського державного університету внутрішніх справ

Останнім часом в Україні набуває все більшої актуальності тема кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту. Цей вид правопорушень являє собою один із найнебезпечніших видів протиправних дій, оскільки за своїм ступенем розповсюдженості та за наслідками завдає надзвичайно великої шкоди майну громадян, їх життю та здоров'ю. За статистичними даними та за нашими спостереженнями в нашій країні щорічно вчиняється понад 15795 кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту, серед яких більше третини – це тяжкі (4940) та особливо тяжкі (746) злочини. Більше половини цього виду кримінальних правопорушень – 8864 (56 %) випадків становлять порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (ст.286 КК). Серед щорічно 10130 потерпілих від ДТП, 1858 особи позбавляються життя, а понад 8864 особи зазнають тяжких та середньої тяжкості тілесних ушкоджень[1;2;3].

За нашими статистичними даними у країні щодня кожні 3 години в наслідок ДТП гине одна людина. Зі ста постраждалих в наслідок ДТП кожне четверте завершується смертю потерпілого. Смертність на дорогах за своєю кількістю практично наздоганяє смертність внаслідок вчинення умисних вбивств, а каліцтво у чотири рази перевищує шкоду від насильницької злочинності. Наприклад, якщо протягом 2020 р. від умисних вбивств загинуло 3809 особи, а від умисних тяжких тілесних ушкоджень потерпіли 1703 особи, то внаслідок вчинення 15795 злочинів у сфері безпеки дорожнього руху і експлуатації транспорту постраждали 8864 особи, серед яких 1858 особи загинули. І така статистика повторюється практично із року в рік [1;2;3].

У цьому сенсі виникає справедливе питання причинності такого стану. Причинність автотранспортних злочинів традиційно прийнято розглядати в якості двосторонньої взаємодії двох основних складних систем – особи злочинця і конкретної ситуації, в якій відбувається розвиток злочинної події. Разом з цим, на виникнення дорожньо-транспортних пригод завжди здійснюють вплив і суб'єктивні, і об'єктивні чинники одночасно[4,с.72–73]; крім цього слід пам'ятати, що 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) [4,с.71–72]

У юридичній літературі та у практичній діяльності в якості важливих факторів дорожньо-транспортних пригод виділяють цілий ряд факторів. Найбільш поширеними причинами дорожньо-транспортних пригод виділяються наступні: перевищення безпеки швидкісного режиму (33 %), порушення правил маневрування (19 %), керування несправним транспортним засобом (10,1 %), порушення правил переїзду перехрестя (9,4 %), недотримання безпечної відстані (6,9 %), керування транспортним засобом у нетверезому стані (5,6 %), неправильне перетинання пішохідних переходів (5,6 %), виїзд на смугу зустрічного руху – 3,5 %; несподіваний вихід пішоходів на проїжджу частину поза пішохідними переходами [5;6;7,с.216–219]. Велика роль у детермінації дорожньо-транспортних

пригод відводиться поганому стану доріг. Цей фактор є неоднозначним. У межах ділянок доріг, для місцевих жителів, навпаки цей фактор є таким, що знижує аварійність. Оскільки, місцеві жителі знаючи про таку дорожню ситуацію, є більш обережними та уважними. Разом з цим, ситуація змінюється для немісцевих жителів, які будучи необізнаними про стан доріг, вчиняють екстрені маневрування, що призводять до небезпечних наслідків. І навпаки, відремонтовані ділянки доріг часто стають наслідком перевищення швидкісних режимів, збільшенням обгонів, і, як наслідок, це призводить до збільшення кількості аварій. Приміром траса Суми-Полтава до 2020 року характеризувалася поганим станом, про що сигналізували відповідні дорожні знаки. На ній щорічно фіксувався низький рівень аварійності і дорожньо-транспортних пригод з важкими наслідками. Після ремонту дорожнього покриття відразу на цій трасі збільшилася кількість порушень швидкісного режиму, обгонів а інших правопорушень, що призвело до зростання не лише кількості аварій, а і до ДТП з важкими наслідками для життя та здоров'я учасників дорожнього руху [6].

Окремо варто виділити фактори, які пов'язані із поведінкою пішоходів та велосипедистів: перетин проїжджої частини у невістновленому місті; нехтування сигналами заборони; неухважність на дорозі; вихід (чи виїзд велосипедистів) на проїзну частину із-за нерухомого транспортного засобу або іншої перешкоди, що обмежує видимість, не переконавшись у відсутності транспортних засобів, що наближаються; рух пішоходів поза тротуарів, пішохідних або велосипедних доріжок чи вздовж узбіч; перетин чи рух вздовж проїжджої частини у стані алкогольного, наркотичного чи токсичного сп'яніння тощо.

У науковій літературі у детермінації дорожньо-транспортних пригод важлива роль відводиться легковажній поведінці водіїв автотранспортних засобів. Узагальнення результатів тематичних досліджень [8, с.142–143;9;4] дозволяють виділити окремі з таких проявів водія: егоїзм, установки на досягнення власних цілей, нехтування інтересами інших учасників дорожнього руху; прагнення приховати інші правопорушення; ігнорування можливостей настання тяжких наслідків; прояви правового нігілізму; ігнорування сигналів та знаків заборони; хуліганські спонування; самостверджування; схильність до необачливих рішень; невірний розрахунок під час оцінки дорожньої обстановки; нехтування вадів здоров'я тощо.

Підсумовуючи, можна дійти наступних висновків:

1. Стан у сфері кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту можна визнати як стабільно

негативний с тенденціями до погіршення; матеріальна, фізична та моральна шкода, що завдається цим видом правопорушень є надзвичайно високою і перевищує злочини проти життя та здоров'я особи.

2. До головних факторів, що детермінують цей вид правопорушень відносяться: комплекс об'єктивних та суб'єктивних чинників, які пов'язані із явищами соціального, морального, психологічного, технічного і природного характеру.

3. Кримінальні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту обумовлюють з одного боку діяльністю водіїв (перевищення безпеки швидкісного режиму, порушення правил маневрування, керування несправним транспортним засобом; порушення правил переїзду перехрестя, недотримання безпечної відстані, керування транспортним засобом у нетверезому стані, неправильне перетинання пішохідних переходів , виїзд на смугу зустрічного руху).

4. Фактори, які пов'язані із поведінкою пішоходів та велосипедистів: перетин проїжджої частини у невстановленому місті; нехтування сигналами заборони; неуважність на дорозі; вихід (чи виїзд велосипедистів) на проїзну частину із-за нерухомого транспортного засобу або іншої перешкоди, що обмежує видимість, не переконавшись у відсутності транспортних засобів, що наближаються; рух пішоходів поза тротуарів, пішохідних або велосипедних доріжок чи вздовж узбіч; перетин чи рух вздовж проїжджої частини у стані алкогольного, наркотичного чи токсичного сп'яніння тощо.

Список використаних джерел

1. Стан та структура злочинності в Україні(2006-2012p.p.). URL : <http://www.mvs.gov.ua/mvs/control/main/uk/doccatalog/list?currDir=67108>.
2. Єдиний звіт про кримінальні правопорушення за січень-грудень 2018 року / Генеральна прокуратура України. 2018. URL : http://www.gp.gov.ua/ua/stst_2011.html?dir_id=112173&libid=100820 (дата звернення: 10.10.2021).
3. Єдиний звіт про кримінальні правопорушення за січень-грудень 2019 / Офіс Генерального Прокурора України. 2020. URL: https://www.gp.gov.ua/ua/stat_n_st?dir_id=114140&libid=100820&c=edit&_c=fo (дата звернення: 10.10.2021).
4. Полтава К. О. Кримінологічна характеристика та запобігання автотранспортним злочинам, що пов'язані із загибеллю людей або тяжкими тілесними ушкодженнями в Україні: дис. ... кандид. ... юрид наук: 12.00.08 / Одеський держ. ун-т внутр.справ. Харків, 2013. 243 с.

5. Нацполиция назвала самые частые причины ДТП. URL: <https://ru.slovoidilo.ua/2019/06/25/novost/obshhestvo/naczpoliciya-nazvala-samyechastyeprichiny-dtp> (дата звернення: 20.10.2021).
6. Названы самые опасные дороги Украины: инфографика. URL: <https://avto.informator.ua/2019/08/19/nazvany-samyee-avarijno-opasnye-dorogi-ukrainy-infografika> (дата звернення: 20.10.2021).
7. Форсюк М. Ю. Кримінологічний феномен порушення правил дорожнього руху або експлуатації транспортом особами, які керують транспортним засобом: регіональний зріз. *Кримінально-правові та кримінологічні аспекти протидії злочинності*: матеріали Всеукр. наук.-практ. Інтернет. конф. (м. Одеса, 29 листопада 2019 р.). Одеса: ОДУВС, 2019. С. 216–219.
8. Дорожно-транспортная преступность: закономерности, причины, социальный контроль / А. Ю. Кравцов, А. И. Сирохин, Р. В. Скоморохов, В. Н. Шиханов; под ред. В. В. Лунеева. Санкт-Петербург: Юрид. центр-Пресс, 2011. 474 с.
9. Бабенко А. М. Регіональні особливості злочинності у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту. *Безпека дорожнього руху: правові та організаційні аспекти*: матеріали VIII міжнародної науково-практичної конференції (м. Донецьк, 22 листопада 2013 року). Донецьк: ДЮІ МВС України, 2013. С.64–67.

ПРОБЛЕМНІ ПИТАННЯ ПРИТЯГНЕННЯ ДО КРИМІНАЛЬНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА ПРАВОПОРУШЕННЯ У СФЕРІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ ЗА УЧАСТЮ ДЕКІЛЬКОХ СУБ'ЄКТІВ

Бабич А. О.,

аспірант відділу дослідження проблем кримінального
та кримінально-виконавчого права Науково-дослідного інституту
вивчення проблем злочинності імені академіка В. В. Сташиса
Національної академії правових наук України

Нерідко на практиці виникають ситуації коли учасниками дорожньо-транспортних пригод (далі – ДТП) стають одразу декілька водіїв, які порушили правила дорожнього руху. Безумовно, кожен учасник

відповідальний за власні дії (бездіяльність) самостійно. При цьому для уникнення помилки у кваліфікації необхідно достовірно встановити не тільки сам факт порушення правил дорожнього руху кожним із учасників ДТП, але і хто конкретно із них допустив порушення, які знаходяться у причинному зв'язку з суспільно небезпечними наслідками. Не випадково, що історично перший науковий підхід, згідно з яким у причинному зв'язку з результатом може перебувати лише порушення правил безпеки руху одного водія, який був висловлений на початку 80-х років XX ст. [1, с. 26–28] відразу зазнав же істотної критики з боку його опонентів П. С. Дагеля [2, с. 51–53] та М. С. Романова [3, с. 53–54], які на прикладах показали, що між діями кожного з водіїв і суспільно небезпечним наслідком може існувати причинний зв'язок. Зокрема, П. С. Дагель зазначив, що у такому разі ігнорується існування реального явища – співзаподіяння небезпечного результату необережними діями кількох осіб [2, с. 52].

Власне поняття необережне співзаподіяння є порівняно давнім явищем правової дійсності, вивчення якого почало здійснюватися науковцями ще з початку XX ст. Чинне вітчизняне законодавство про кримінальну відповідальність не містить згадки про наведене поняття, а наукові дослідження з цього питання у більшій мірі є неповними та фрагментарними. Поряд з цим слід визнати перспективним напрямом, те що розробники проекту нового Кримінального кодексу України включили статтю, яка регулюватиме необережне співзаподіяння (ст. 2.5.7. проекту нового Кримінального кодексу України) [4, с. 27].

У свою чергу проблема необережного співзаподіяння шкоди стосовно правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспортних засобів має ряд специфічних вирішень. Так, серед значної частини науковців існує точка зору, що у дорожньо-транспортних правопорушеннях неможливо спільно вчинити одне діяння кількома особами через те, що подібна ситуація характерна насамперед для умисних кримінальних правопорушень, де спільними зусиллями кількох співучасників, що діють спільно та узгоджено, досягається єдиний суспільно небезпечний наслідок. Проте слід зауважити, що такий підхід повністю нівелює природу необережного співзаподіяння, заперечує можливість існування причинного зв'язку між обопільним порушенням правил дорожнього руху з боку кожного із учасників та спільних для них небезпечним наслід-

ком. І. М. Тяжкова правильно відмічає, що правову оцінку при кваліфікації скоєного, як правило, отримують дії тільки тих осіб, чие недотримання встановлених правил найбільш наближене до суспільно небезпечного наслідку. У результаті, з одного боку, виявляються безкарними особи, нехтування правилами безпеки яких значною мірою зумовило заподіяння шкоди, а з іншого боку, необґрунтовано визначається суворе покарання (за всіх) одній особі [5, с. 56].

Безумовно, вина суб'єкта необережного співзаподіяння строго індивідуальна, проте навряд чи вона точно відображає «особистий внесок» у спричинення необережної шкоди у взаємодії. Саме тому серед науковців розгорілася значна дискусія стосовно критеріїв визначення ступеня участі учасників ДТП, який вплине на звуження або на розширення меж відповідальності кожного із співзаподіювачів. Найбільш правильною вважаємо позицію тих учених, які такий критерій відшукали в об'єктивній стороні кримінального правопорушення, а саме у розвитку причинного зв'язку (В. М. Кудрявцев, М. С. Таганцев, А. Н. Трайнін, Т. В. Церетелі) [6, с. 19]. Запропонований ними критерій – «ступінь віддаленості дії від наслідку», «ступінь протяжності причинного зв'язку», «ступінь заподіяння», «ступінь сприяння настанню злочинного результату» знайшов своє відображення як теоретична позиція і у судовій практиці Верховного Суду України.

Так, у постанові Верховного Суду України від 20 листопада 2014 року в справі № 5-18кц14 зазначено: «У разі виникнення ДТП за участю декількох водіїв вирішення питання про наявність чи відсутність в їх діях складу злочину, передбаченого відповідними частинами статті 286 КК України, потребує встановлення причинного зв'язку між діянням (порушенням правил безпеки дорожнього руху) кожного з них та наслідками, що настали, тобто з'ясування ступеня участі (внеску) кожного з них у спричиненні злочинного наслідку» [7, с. 455]. Подібного ж висновку дійшов Верховний Суд України в іншій постанові від 5 листопада 2015 р. у справі № 5-218кц15 [7, с. 459].

У зв'язку з наведеним при наявності порушень правил безпеки дорожнього руху з боку декількох учасників при спричиненні спільного суспільно небезпечного наслідку слід обов'язково досліджувати каузальну структуру вчиненого, проаналізувати всі умови та фактори, які сприяли настанню наслідку. Не випадково В. І. Борисов та С. В. Гізімчук з цього приводу наголошують, що спричинення шкоди життю або здоров'ю

людини може бути результатом ряду взаємодіючих факторів (поведінки водія, потерпілого, стану транспортного засобу чи дорожніх умов). У таких випадках у системі причин має бути визначена головна, яка взаємодіючи з іншими причинами (факторами), призводить до втрати контролю над транспортним засобом, вчиненню дорожньо-транспортної пригоди, настання тілесного ушкодження, смерті людини [8, с. 97]. Поряд з наведеним слід мати на увазі, що визначення ступеня участі (внеску) кожного учасника співзаподіяння шкоди у сфері безпеки дорожнього руху має повністю відповідати тій мірі покарання, яка передбачена законом. Не слід вважати справедливим факт призначення рівної міри покарання кожному з учасників тієї ж ДТП за наявності у діях (бездіяльності) кожного з них складу кримінального правопорушення та спричинення єдиного небезпечного наслідку при встановленні різного ступеня участі (внеску) у заподіянні шкоди. Навіть чималий суспільний резонанс події не є виправданням довільному застосуванню норм закону про кримінальну відповідальність та рівному призначенню суворого покарання усім учасникам події.

Поряд з вище наведеним у ситуаціях з участю декількох учасників дорожнього руху у спричиненні єдиного суспільно небезпечного наслідку слід мати на увазі, що причинний зв'язок є лише одним із компонентів складу кримінального правопорушення при необережному співзаподіянні. Достатньо згадати висновок Судової палати у кримінальних справах Верховного Суду України у постанові від 05 листопада 2015 року у справі № 5-218кс15 про те, що виключається кримінальна відповідальність особи, яка порушила правила дорожнього руху вимушено, через створення аварійної ситуації іншою особою, яка керувала транспортним засобом. Варто погодитися також з А. А. Тер-Акоповим, який відмічає, що опосередкований характер зв'язку між допущеними порушеннями і наслідками, неоднозначність зв'язків між діями і результатом, що настав, коли конкретний результат може бути наслідком різних порушень, нормативний характер причини і обмеженість діянь, здатних виступати в якості причини настання наслідків, передбачених кримінальним законом, призводять до серйозних складнощів на практиці, що виявляється найчастіше в тому, що до відповідальності притягуються не основні, а другорядні учасники [8, с. 3].

Як наслідок стає зрозуміло, що при необережному співзаподіянні у сфері безпеки дорожнього руху вимагається підвищена увага слідчих та

судових органів у ході встановлення всіх обставин справи, оскільки такі дорожньо-транспортні правопорушення виникають у процесі складної взаємодії декількох діянь, вчинених учасниками дорожнього руху. Для таких ситуацій характерна наявність декількох напрямів розвитку причинного зв'язку та умов. Саме тому при *індивідуалізації кримінальної відповідальності* таких осіб, необхідно детально досліджувати весь комплекс причин та умов, які призвели до необережного співзаподіяння, з визначення відповідного ступеня особистої участі кожного із учасників ДТП у спричиненні шкоди, з наступною кваліфікацією їх дії (бездіяльності) та при призначенні покарання або застосуванні інших кримінально-правових заходів, встановлення впливу їх поведінки на тяжкість наслідків, що настали.

Список використаної літератури

1. Горбуза А., Сухарев Е. О квалификации дорожно-транспортных преступлений. *Советская юстиция*. 1980. № 8. С. 26–28.
2. Дагель П. О причинной связи в дорожно-транспортных преступлениях. *Советская юстиция*. 1981. № 8. С. 51–53.
3. Романов Н. О причинной связи в дорожно-транспортных преступлениях. *Советская юстиция*. 1981. № 8. С. 53–54.
4. Проект нового Кримінального кодексу України станом на 18 жовтня 2021 року. URL: <https://newcriminalcode.org.ua/upload/media/2021/08/12/1-kontrolnyj-tekst-proektu-kk-25-07-2021-1.pdf> (дата звернення: 09.11.2021).
5. Тяжкова И. М. Неосторожные преступления с использованием источников повышенной опасности. Санкт-Петербург: Юрид. центр Пресс, 2002. 278 с.
6. Багіров С. Р. Виїзд транспортного засобу за межі проїзної частини із заподіянням шкоди пішоходам унаслідок порушення правил дорожнього руху кількома водіями (аналіз каузальної структури пригоди). *Судова апеляція : науково-практичний журнал*. 2018. № 2 (51). С. 15–24.
7. Практика застосування Верховним Судом України положень Особливої частини Кримінального кодексу України [уклад. О. П. Горох]; за заг. ред. А. А. Музики. Київ: «Центр учбової літератури», 2017. 915 с.
8. Борисов В. И., Гизимчук С. В. Уголовная ответственность за нарушение правил, норм и стандартов, обеспечивающих безопасность дорожного движения : монографи. Харків: Консум, 2001. 160 с.
9. Тер-Акопов А. Причинная связь в преступлениях, связанных с нарушением должностных функций. *Советская юстиция*. 1984. № 22. С. 3–4.

ВРАХУВАННЯ ПСИХОЛОГІЧНОГО ЗМІСТУ НЕОБЕРЕЖНОСТІ У ДЕРЖАВНІЙ ПОЛІТИЦІ ЩОДО ЗАПОБІГАННЯ ЗЛОЧИНАМ ПРОТИ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Багіров С. Р.,

кандидат юридичних наук, доцент,
доцент кафедри кримінального та кримінального процесуального права
Національного університету «Києво-Могилянська академія»

Дорожньо-транспортна (або відповідно до інших кримінологічних джерел – автотранспортна) злочинність передусім утворена злочинами, передбаченими ст. ст. 286 і 286¹ КК України. Згідно з усталеним кримінально-правовим розумінням суб'єктивна сторона цих злочинів визначається необережною формою вини. Прихильники однієї з наукових позицій, які обстоюють змішану форму вини (умисел щодо порушення правил дорожнього руху і необережність щодо наслідків) у цих злочинах, теж не можуть обійтися без остаточного віднесення цих злочинів до необережних, що визначається психічним ставленням порушника до наслідків злочину. Отже, дорожньо-транспортна злочинність – це, насамперед, частина необережної злочинності.

Відповідно, вплив на дорожньо-транспортну злочинність залежить від встановлених кримінологією і кримінальним правом закономірностей генезису цих (необережних) злочинів. Встановлені закономірності змушують нас визнати – раціоналістичні концепції запобігання цього виду злочинності, адресатом яких є свідомість та правова культура потенційних порушників, приречені на невдачу. Чому мною робиться такий невітний висновок? Поясню свою позицію.

Головним аргументом є особливості психологічного змісту необережної форми вини. Вплинути на поведінку потенційного суб'єкта злочину може його уявлення про розвиток причинного зв'язку і переконання у небажаності результатів діяння – як соціальних наслідків, так і правових наслідків для правопорушника. Таке уявлення є більш характерним для умисних злочинів, оскільки небезпечний характер своєї поведінки суб'єкт необережного злочину сприймає тільки постфактум. Лише зі сприйняттям тяжкості наслідків до суб'єкта необережного злочину приходить розуміння безпеки того діяння, яке призвело до цих наслідків. Підтвердимо цю думку посиланнями на наукові дослідження.

Так, слушним є висновок А. П. Закалюка про кримінологічні особливості необережного злочину. «За необережної вини, – зазначав науковець, – кримінальна активність є також цілеспрямованою щодо вчинюваного діяння, але не має такого цільового спрямування стосовно його наслідків, настання яких суб'єктом активності не передбачається» [1, с. 658]. Варто погодитися також і з позицією Р. Р. Галіакбарова щодо часу сприйняття наслідків свідомістю осіб, які діяли необережно і спільно завдали шкоду. Науковець зазначає: «Необережна вина зазвичай виключає обізнаність осіб, які заподіяли злочинний результат, про спільне вчинення саме злочину. Вчинювані суб'єктами (навіть усвідомлено) спільні дії самі по собі (без настання реальних наслідків) байдужі для кримінального права. У відповідний момент співзаподійники шкоди не усвідомлюють кримінальної протиправності своїх дій, тому сам факт вчинення злочину фіксується їхньою свідомістю уже після настання злочинних наслідків» [2, с. 77–78]. Автор цих тез теж долучився до вивчення особливостей психологічного механізму необережної поведінки і дійшов таких висновків: «Специфіка психічного ставлення суб'єкта до порушення правил безпеки і ймовірних наслідків у багатьох злочинах, що вчиняються через необережність, полягає в такому: суб'єкт може сприймати факт порушення ним правил безпеки (за наявності самовпевненості) або взагалі не сприймати цей факт (за наявності недбалості), але небезпека наслідків нейтралізується в свідомості винного розрахунком на їх відвернення (самовпевненість) або взагалі не передбачається винним (недбалість). Отже, небезпека ймовірних наслідків ніби «вислизає» із свідомості такого суб'єкта, об'єктивно небезпечний характер поведінки суб'єктивно не сприймається, тому вести мову про конкретний адресат шкоди (наприклад, її заподіяння малолітній особі) взагалі є недоречним» [3, с. 89–90].

Наведене вище свідчить – суб'єкт необережного злочину у момент вчинення діяння не сприймає свою поведінку як соціально небезпечну. Що це означає в плані заходів державного впливу на убезпечення дорожнього руху?

Якщо максимально спростити судження, то можна зауважити: всі заходи запобіжного впливу в кримінології, окрім традиційного поділу на загально-соціальні, спеціально-кримінологічні та індивідуальні, можна умовно поділити на ті, що спрямовані на свідомість потенційних порушників, і ті, що зменшують протиправні прояви за рахунок заходів, які враховують об'єктивні закономірності незалежно від суб'єктивного

сприйняття учасників правовідносин. До перших можуть належати, зокрема, загроза суворим кримінальним покаранням з боку Кримінального кодексу, заходи щодо підвищення правової культури учасників дорожнього руху, виховне інформування про негативні наслідки можливого недотримання правил дорожнього руху тощо. Головне запитання – чи здатні заходи такого характеру вплинути на поведінку особи, яка в момент вчинення діяння взагалі не сприймає його (діяння) потенційну небезпечного не трапляється (під час самовпевненого ставлення) або взагалі не передбачає можливість негативного сценарію подій (під час недбалого ставлення), не побоюється загрози кримінального покарання – «все буде гаразд», до чого тут санкції?

На цій підставі автор вважає, що специфіка психологічного змісту необережності унеможливорює або робить надзвичайно примарними шанси вплинути на свідомість потенційних порушників. Це означає, що пріоритет у державній політиці щодо зменшення або нейтралізації криміногенних чинників у сфері безпеки дорожнього руху мають набуті такі заходи, які ґрунтуються на виявлених закономірностях утворення дорожньо-транспортних пригод. Прикладами таких заходів можуть бути, зокрема:

а) штучне розділення бар'єрними перешкодами зустрічних транспортних потоків, оскільки найбільш руйнівні наслідки дорожньо-транспортних пригод відбуваються під час зустрічних лобових зіткнень;

б) будівництво доріг у такий спосіб, щоб автотранспортні потоки не перетинались на одному рівні із залізничними коліями або пішохідними переходами;

в) обладнання транспортних засобів елементами пасивної безпеки, серед яких сенсорні датчики, що фіксують небезпечні стани водія, наприклад, шляхом відповідного сигналу не дають йому заснути або фіксують час перебування за кермом для сигналу про відпочинок;

г) розвиток безпілотних транспортних засобів, керування якими здійснюватиметься за допомогою автоматизованих систем (тут є інші джерела небезпеки, але це є предметом окремого вивчення).

Особливості психологічного змісту необережної поведінки свідчать – державна політика убезпечення дорожнього руху має ґрунтуватися передусім на заходах, що зменшують протиправні прояви шляхом врахування і використання встановлених об'єктивних закономірностей утворення дорожньо-транспортних пригод з тяжкими наслідками, а заходи впливу

на правосвідомість потенційних необережних правопорушників не довели своєї ефективності.

Список використаних джерел

1. Закалюк А. П. Курс сучасної української кримінології: теорія і практика. У 3 кн. Кн. 2: Кримінологічна характеристика та запобігання вчиненню окремих видів злочинів. Київ: Видавничий Дім «Ін Юре», 2007. 712 с.
2. Галиакбаров Р. Р. Квалификация многосубъектных преступлений без признаков соучастия: учебное пособие. Хабаровск: Хабаров. высш. шк. МВД СССР, 1987. 96 с.
3. Багіров С. Р. Необґрунтоване врахування судом обставин, які обтяжують покарання за необережні злочини. *Новітні кримінально-правові дослідження – 2021*: Альманах наукових праць / за ред. проф. Є. Л. Стрельцова, проф. О. В. Козаченка, PhD О. М. Мусиченко. Миколаїв: МІП НУ ОЮА, 2021. С. 86–91.

ОКРЕМІ ФОКУСИ ПРОБЛЕМИ АВТОТРАНСПОРТНОЇ БЕЗПЕКИ В УКРАЇНІ

Батиргарєєва В. С.,

доктор юридичних наук, професор, директор Науково-дослідного інституту вивчення проблем злочинності імені академіка В. В. Сташиса НАПрН України, головний науковий співробітник Державної наукової установи «Інститут інформації, безпеки і права» НАПрН України

На 74-ій сесії Генеральною Асамблеєю ООН було прийнято Резолюцію під назвою «Підвищення безпеки дорожнього руху в усьому світі». Згідно із цим документом 2021–2030 роки у світі проголошено Другим Десятиліттям дій із забезпечення безпеки дорожнього руху, стратегічною метою якого повинно стати скорочення до 2030 року кількості смертей і травм, що є наслідками дорожньо-транспортних пригод, на 50 %. Україна як демократична правова держава так само орієнтується на цю директиву. Однак для досягнення такої амбітної мети, поряд із розв'язанням багатьох інших завдань, слід проаналізувати, за рахунок покращення стану справ на яких, умовно кажучи, ділянках транспортної безпеки в Україні уявляється можливим скоротити рівень травматизму

і загибелі, насамперед, сфокусувавши на них відповідну увагу держави й суспільства.

На наш погляд, можна виділити принаймні кілька фокусів проблеми автотранспортної безпеки. По-перше, в Україні гострою залишається ситуація із дорожньо-транспортними пригодами на перехрестях залізничних колій з автошляхами. Так протягом 2020 р. сталося 50 випадків ДТП на залізничних переїздах і 9 – на колях поза переїздами. Внаслідок цих аварій загинули 8 людей, ще 31 особу було травмовано [1]. Слід наголосити, що тут аналізується травматизм і смертність на переїздах лише за участю автотранспорту. Загибель або травмування пішоходів, які перетинають залізничні колії, порушуючи правила знаходження й поведінки на ділянках руху залізничного транспорту (перетинають залізничні колії у невстановлених місцях, нетверезому вигляді та ін.) – це окрема, хоча й суміжна з автотранспортною безпекою проблема. Що ж стосується аварій за участю саме автотранспорту, то, як правило, ці аварії трапляються або внаслідок грубого порушення водіями правил проїзду залізничних переїздів, або через неухважність водіїв, коли вони перебувають у зоні підвищеної уваги, якою є залізничний переїзд.

Говорячи про тяжкі наслідки від подібного роду аварій, слід нагадати про найкрупнішу за часів незалежної України і одну з найбільших у світі за всю історію подібних катастроф аварію на залізничному переїзді за участю автотранспорту – Марганецьку катастрофу. Ця подія трапилася 12 жовтня 2010 р. біля міста Марганець Дніпропетровської області. Внаслідок зіткнення пасажирського автобуса з двосекційним електровозом загинули 45 осіб [2]. І сьогодні масова загибель учасників дорожнього руху на залізничних переїздах залишається, на жаль, українським національним лихом. Отже, з усіх різновидів ДТП саме такі аварії загрожують найбільшою кількістю жертв. Проте заходи убезпечення від них є, з одного боку, найбільш дієвими, оскільки їх вжиття дає наочний результат, а з другого, – найбільш «простими» у технічному розумінні. Так, найпростішим вирішенням цієї проблеми є організація перетину автошляху та залізничних колій на різних рівнях, тобто будівництво віадуків і шляхопроводів [3]. Це достатньо затратний спосіб, але він вартий того, щоб зберегти чимало життів. У ситуації відсутності фінансових ресурсів цілком достатнім є звичайний «набір» працюючих пристроїв, як-от: максимальне оснащення залізничних переїздів технічними засобами (спорудами), що не допускали б виїзду автотранспорту на залізничні

колії перед потягом, що рухається. Йдеться насамперед про автоматичні шлагбауми чи інші пристрої загородження залізничних переїздів, відповідну звукову та(або) світову сигналізацію, наявність знаків попередження водіїв та присутність робітників залізничної інфраструктури, фото-, відеофіксацію, наглядну агітацію тощо.

По-друге, у 2020 р. на автошляхах в Україні сталися 4 432 ДТП за участю дітей, у яких 168 дітей загинули, 3 957 – травмовані [4]. При цьому понад дві третини дітей та підлітків (!) стають жертвами ДТП, перебуваючи у такому статусі учасників дорожнього руху, як пасажери. Це є наочним свідченням легковажного ставлення до їх безпеки насамперед з боку батьків або близьких їм осіб. Випадки нехтування безпекою дітей і підлітків під час руху (особливо приватного транспорту) є поширеною українською практикою. У подібній ситуації уявляється єдино можливим заходом – посилити кримінальну відповідальність, якщо шкода, спричинена життю та здоров'ю дитини, яка знаходиться в автотранспортному засобі та в якому не дотримуються правила перевезення неповнолітніх пасажирів (наприклад, відсутність дитячого місця, невикористання ременів безпеки, знаходження дитини на пасажирському місці біля водія тощо). Отже, у проєкті нового Кримінального кодексу України доцільно передбачити як обставину, що обтяжує покарання, спричинення шкоди життю та здоров'ю дитини внаслідок дорожньо-транспортної пригоди, що відбулася з вини дорослих осіб, які грубо нехтують елементарними правилами перестороги.

По-третє, останнім часом на проїжджій частині в Україні стосовно водіїв трапляються чимало випадків так званого автошахрайства (імітація ДТП за участю пішоходів, скутеристів, велосипедистів та ін., що нібито виявилися жертвами наїзду або зіткнення, інсценування ситуації пошкодження чужого автомобілю тощо). Ці дії здійснюються з метою вимагання грошей. На теперішній час із правової точки зору і в кримінологічній площині це майже недосліджена проблема. Проте через подібні протиправні дії створюється дійсна аварійна ситуація, що загрожує загибеллю або каліцтвом учасників такого «шоу». На наш погляд, зазначений вид шахрайства потребує особливого ставлення з боку законодавця шляхом установлення посиленої кримінальної відповідальності.

По-четверте, серйозною проблемою для забезпечення дорожнього руху залишається проблема факторів, відволікаючих увагу водія та

інших учасників дорожнього руху, як-от: користування гаджетами під час перебування на автошляхах, установка на об'єктах дорожньої інфраструктури білбордів із рекламною, агітаційною та іншою інформацією (особливо під час проведення політичних кампаній), наявність на дорогах незвичайних автомобілів та інших засобів пересування, застосування володільцями транспортних засобів «нестандартних» реєстраційних номерів, голосна музика тощо. Справедливості заради слід зауважити, що це не є суто українською проблемою, однак, без сумніву, такі відволікаючі речі сприяють підвищенню рівня аварійності на автошляхах країни. Тому настав час, з одного боку, задуматися над опрацюванням стандартів допустимості певного обсягу інформації на автошляхах, а з другого, знов повернутися до проблеми шкідливості та юридичної відповідальності за використання будь-яких комунікаторів під час перебування особи у зоні підвищеної уваги, якою є дорожня інфраструктура. Так, сьогодні наводяться дані, що реакція водія на дорожню ситуацію знижується на 50 % при користуванні ним мобільним телефоном під час руху [5].

На підстав висловленого вище можна констатувати, що безпека на автошляхах – це відповідальне ставлення будь-якого учасника дорожнього руху до свого життя та здоров'я і життя та здоров'я всіх інших.

Список використаних джерел

1. У 2020 році кількість ДТП на коліях та залізничних переїздах зменшилася на 11 випадків. https://www.uz.gov.ua/press_center/up_to_date_topic/533267/.
2. Катастрофа на залізничному переїзді в Нікопольському районі. [https://ru.wikipedia.org/wiki/Катастрофа_на_железнодорожном_переезде_в_Никопольском_районе_\(2010\)](https://ru.wikipedia.org/wiki/Катастрофа_на_железнодорожном_переезде_в_Никопольском_районе_(2010)).
3. Причина аварій на залізничних переїздах – безпека водителів. <http://www.tk-legal.ru/page/148/>.
4. ДТП, скоєні за участю дітей (загиблі та/або травмовані діти віком до 18 років). <http://patrol.police.gov.ua/statystyka/>.
5. В Україні за 2020 рік 3,5 тис. осіб загинули в ДТП. <https://ua.interfax.com.ua/news/general/715600.html#>.
6. Центр громадського здоров'я України – ДТП. <https://m.facebook.com/phc.org.ua/photos/a.353782784746456/2572456686212377/?type=3>.

ЩОДО ЗМІСТУ РОДОВОГО ОБ'ЄКТУ СКЛАДІВ ПРАВОПОРУШЕНЬ РОЗДІЛУ XI ОСОБЛИВОЇ ЧАСТИНИ КК УКРАЇНИ

Васильєв А. А.,

кандидат юридичних наук, доцент, професор кафедри
кримінального права і кримінології факультету № 1,
Харківський національний університет внутрішніх справ

Кондратов Д. Ю.,

кандидат юридичних наук, доцент, доцент кафедри кримінального права
і кримінології факультету № 1, Харківський національний
університет внутрішніх справ

Під родовим об'єктом кримінальних правопорушень, відповідальність за які передбачено Розділом XI Особливої частини Кримінального кодексу України (далі – КК України), прийнято розуміти, виходячи з його назви, – безпеку руху та експлуатації транспорту. Проте, слід погодитися з думкою М. І. Мельника та В. А. Клименка, що розкриття змісту родового об'єкта зазначених кримінальних правопорушень, насамперед передбачає встановлення значення термінів, які використовуються для його позначення, тобто з'ясування того, що слід розуміти під «безпекою», що таке «транспорт» і що має стосунок до його руху, а що – до «експлуатації» [1, с. 396].

Відповідно до Закону України «Про транспорт» від 10 листопада 1994 р., транспорт виступає однією з найважливіших галузей суспільного виробництва і покликаний задовольняти потреби населення та суспільного виробництва в перевезеннях [2]. У повсякденному житті під транспортом прийнято розуміти як галузь народного господарства, так і окремі транспортні засоби, за допомогою яких здійснюється перевезення вантажів і пасажирів.

На законодавчому рівні, поряд з терміном «транспорт», закріплено також визначення терміну «автомобільний транспорт», під яким відповідно до Закону України «Про автомобільний транспорт» від 5 квітня 2001 р. розуміють галузь транспорту, яка забезпечує задоволення потреб населення та суспільного виробництва у перевезеннях пасажирів і вантажів автомобільними транспортними засобами [3].

Визначення змісту терміну «безпека» міститься у деяких тлумачних словниках. Так, у тлумачному словнику А. О. Івченко зазначається, що «безпека – стан, при якому ніщо кому- або чому-небудь не загрожує» [4, с. 27]. Схоже визначення безпеки надається у Словнику української мови та Великому тлумачному словнику сучасної української мови: «стан, коли кому-, чому-небудь ніщо не загрожує» [5, с. 137; 6, с. 70].

Як уже зазначалося вище, родовим об'єктом злочинів, передбачених Розділом XI Особливої частини КК, є не просто безпека сама по собі, а саме безпека руху та експлуатації транспорту. На сьогодні чинне українське законодавство не закріплює визначення цього поняття, а тому українські вчені, що досліджують проблемні питання, пов'язані з безпекою руху, керуються тими визначеннями, які вже були надані науковцями, які займаються цією проблематикою. Так, під безпекою руху зазвичай розуміють таку діяльність учасників руху під час пересування транспортних засобів чи підготовки транспортного засобу до нього або іншу участь у русі транспорту, яка унеможливорює спричинення шкоди життю чи здоров'ю людини або майнової шкоди в результаті належного виконання чинних на транспорті правил [7, с. 8].

В. О. Навроцький під безпекою руху та експлуатації розуміє відсутність небезпеки, такий стан, за якого не заподіюється й не може бути заподіяна шкода життю та здоров'ю людей, власності й іншим соціальним цінностям внаслідок руху або експлуатації джерел підвищеної небезпеки транспортних засобів відповідних видів, а також функціонування матеріальної інфраструктури об'єктів транспорту [8, с. 58].

Безпека дорожнього руху визначається також як «досить швидкий, безпечний і зручний рух транспортних засобів та пішоходів» (Г. І. Клінковштейн) [9, с. 15], «ступінь захищеності життєво важливих інтересів особистості, суспільства, держави від зовнішніх та внутрішніх загроз» (В. В. Новіков) [10, с. 12] тощо.

Узагальнюючи згадані позиції, на наш погляд, слід погодитися з думкою Є. Скрипи, що найбільш вдалим є визначення безпеки дорожнього руху як «стану захищеності життя, здоров'я людей, їхніх інтересів, а також інтересів інших осіб під час переміщення людей і вантажів гужовим та механічними транспортними засобами, а також без транспортних засобів дорогами, що регламентовано спеціальними правовими нормами, урегульовано спеціальними технічними засобами та державними органами» [11, с. 175].

Зазначені визначення безпеки дорожнього руху дозволяють зробити висновок про те, що безпека дорожнього руху – це його певний стан, який характеризується наявністю безпечних умов для всіх учасників дорожнього руху.

Що стосується другого блоку безпеки, що охороняється цим розділом, слід вказати, що термін «експлуатація» має декілька етимологічних значень: 1. Привласнення одними людьми продуктів праці інших людей. 2. Систематичне використання людиною продуктивних сил (родовищ корисних копалин, залізниць, машин і т. ін.) [6, с. 341]. Очевидно, що «експлуатація транспорту» найближча за змістом до другого із зазначених тлумачень.

Треба зауважити, що поняття експлуатації транспортного засобу можна розглядати як у широкому, так і у вузькому значеннях: у широкому – як будь-яке використання транспортного засобу, чи то відповідно до його призначення, а саме для перевезення людей та/або вантажу, а також встановленого на ньому спеціального обладнання чи механізмів, чи то не пов'язане з його безпосереднім призначенням, наприклад для зберігання в транспортному засобі будь-яких речей, використання обладнання, встановленого на транспортному засобі, чи виконання різноманітних робіт за допомогою транспортних засобів – сільськогосподарських, будівельних, лісових тощо; у вузькому – як використання транспортного засобу, безпосередньо пов'язане з його призначенням, а отже, і з безпекою дорожнього руху [12, с. 115].

Таким чином, як складова об'єкту кримінальних правопорушень проти безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту, експлуатація транспорту охоплює комплекс технічних заходів, які забезпечують безпечне використання транспорту під час дорожнього руху.

Так, зокрема, відповідно до пункту 31.3–4 Правил дорожнього руху забороняється експлуатація транспортних засобів згідно із законодавством: а) у разі їх виготовлення або переобладнання з порушенням вимог стандартів, правил і нормативів, що стосуються безпеки дорожнього руху; б) якщо вони не пройшли обов'язковий технічний контроль (для транспортних засобів, що підлягають такому контролю); в) якщо номерні знаки не відповідають вимогам відповідних стандартів; г) у разі порушення порядку встановлення й використання спеціальних світлових і звукових сигнальних пристроїв, а також за наявності технічних несправностей і невідповідності, передбачених у правилах [13].

Родовий об'єкт кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту включає два блоки суспільних відносин, що охоплюють взаємозалежні явища: з одного боку, безпека руху неможлива без належного технічного стану транспорту, умов та обстановки його використання, з іншого – безпечна експлуатація можлива лише в умовах безпечного (такого, що відповідає вимогам) руху транспорту.

Список використаної літератури

1. Мельник М. І., Клименко В. А. Кримінальне право. Особлива частина : підруч. Київ, 2008. 712 с.
2. Про транспорт : Закон України від 10.11.1994 № 232/94-ВР. *Відомості Верховної Ради України*. 1994. № 51. Ст. 446.
3. Про автомобільний транспорт : Закон України від 05.04.2001 № 2344-III. *Відомості Верховної Ради України*. 2001. № 22. Ст. 105.
4. Івченко А. О. Тлумачний словник української мови / А. О. Івченко. Харків : Фоліо, 2000. 540 с.
5. Словник української мови : [в 11 т.] / редкол.: І. К. Білодід (голова) [та ін.]. Київ : Наук. думка, 1970–1980. Т. 1 : А–В / ред. тому: П. Й. Горещкий [та ін.]. 1970. XXVII, 799 с.
6. Великий тлумачний словник сучасної української мови / уклад. і голов. ред. В. Т. Бусел. Київ–Ірпінь: ВТФ «Перун», 2005. 1728 с.
7. Кримінальна відповідальність за злочини у сфері безпеки дорожнього руху: навчальний посібник / Назимко Є. С., Пилипенко Є. О., Лосич С. В., Печук І. С. Донецьк: «Цифрова типографія», 2013. 178 с.
8. Науково-практичний коментар Кримінального кодексу України. 6-те вид., переробл. та доповн. / За ред. М. І. Мельника, М. І. Хавронюка. Київ : Юридична думка, 2009. 1184 с.
9. Клинковштейн Г. И. Организация дорожного движения: учебник для вузов. Москва, 1982. 240 с.
10. Новіков В. В. Адміністративно-правові основи профілактики порушень правил дорожнього руху: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Київ, 1997. 23 с.
11. Скрипа Є. В. Забезпечення безпеки дорожнього руху як складова забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. *Підприємництво, господарство і право*. 2019. № 3 (277). С. 174–178.
12. Гаркуша В. В. Правомірна експлуатація транспортних засобів як об'єкт контролю ДАІ. *Право і суспільство*. 2011. № 2. С. 112–116.
13. Правила дорожнього руху : Постанова Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 № 1306. *Офіційний вісник України*. 2001. № 41. Ст. 1852.

ПРОБЛЕМИ ЗАСТОСУВАННЯ АДМІНІСТРАТИВНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА СТВОРЕННЯ АВАРІЙНОЇ СИТУАЦІЇ ОСОБАМИ, ЯКІ КЕРУЮТЬ ТРАНСПОРТНИМИ ЗАСОБАМИ

Веселов М. Ю.,

доктор юридичних наук, доцент, старший науковий співробітник,
професор кафедри державно-правових дисциплін факультету №2
Криворізького навчально-наукового інституту,
Донецький державний університет *внутрішніх справ*

Протягом 2020 року в Україні було скоєно понад 168 тис. дорожньо-транспортних пригод (далі – ДТП), з яких понад 26 тис. – це автопригоди з загиблими та/або травмованими. Одним із засобів підвищення рівня транспортної дисципліни учасників дорожнього руху, а відповідно, і зниження рівня дорожньо-транспортного травматизму є заходи адміністративної відповідальності до правопорушників.

За статистичними даними у 2020 році найбільш поширеними причинами ДТП стали: порушення правил маневрування, перевищення безпечної та встановленої швидкості руху, недотримання дистанції, порушення правил проїзду перехресть, порушення правил обгону. Ці порушення у сукупності становлять майже 96 % від загальної кількості усіх ДТП, у зв'язку з чим їх називають ще «аварійно-небезпечними».

Механізм ДТП є сукупністю послідовних причинно-наслідкових зв'язків, які можна поділити на декілька етапів і, які становлять певний рівень суспільної небезпеки: порушення ПДР – виникнення аварійної ситуації для учасників дорожнього руху (за певних обставин) – настання ДТП. На стадії виникнення аварійної ситуації завдяки саме активним діям учасників дорожнього руху (шляхом різкої зміни швидкості, напрямку руху або вжиття інших заходів щодо забезпечення особистої безпеки або безпеки інших громадян) ще можна запобігти настанню негативних наслідків. У такому разі відсутність матеріальних наслідків, зазначених у статтях 124 КУпАП чи 286 КК України впливає на кваліфікацію правопорушення та характер санкцій до винуватої особи, але, за нашим баченням, не зменшує суспільної небезпеки першопричин такої ситуації, а саме – порушення ПДР.

На сьогодні порушення, передбачені частинами з першої по четверту ст. 122 КУпАП, що спричинили створення аварійної обстановки скоєні особами, які керують транспортними засобами, тягнуть адміністративну відповідальність за частиною п'ятою цієї ж статті Кодексу (до 17.03.2021 р. – ч. 4 ст. 122 КУпАП, зміни внесені Законом України від 16.02.2021 р. № 1231-IX); пішоходами, велосипедистами та особами, які керують гужовим транспортом, і погоничами тварин – за ч. 4 ст. 127 цього Кодексу.

За даними Національної поліції України за 12 місяців 2020 року на осіб, які керували транспортними засобами за створення аварійної ситуації працівниками поліції було складено лише 258 адміністративних матеріалів. При цьому кількість оформлених в адміністративному порядку ДТП (умовно, без постраждалих) за ст. 124 КУпАП за той самий період становила 146887 випадків (співвідношення майже 1:569)! При цьому фактично, в процесі дорожнього руху, ми дуже часто спостерігаємо різноманітні порушення ПДР, що призводять до створення аварійних ситуацій. За проведеним нами соціологічним опитуванням водіїв було встановлено, що кожен з них (навіть зі стажем до одного року керування) вже стикався з подібною ситуацією. 70 % респондентів зазначають, що у їх житті під час участі у дорожньому русі у якості водія чи пішохода такі ситуації в середньому трапляються кожні три дні.

За 9 місяців поточного (2021) року кількість оформлених за скоєння аварійної ситуації адміністративних матеріалів збільшилась у шість разів і становила вже 1621 випадків. Але співвідношення навіть такої кількості «аварійок» до кількості ДТП (1:75) явно вказує на недостатню ефективність заходів адміністративної відповідальності за такі правопорушення.

На наш погляд, причини подібного стану можна умовно поділити на фактичні та формально-юридичні (правозастосовні).

Перші полягають у тому, що вказані порушення відбуваються у динаміці. Найчастіше порушник, який створив аварійну ситуацію або навіть не зупиняється після цього, або довго не залишається на місці події. При цьому ані ПДР не висуває таких вимог до учасників дорожнього руху, ані КУпАП не встановлює підстав для притягнення їх до адміністративної відповідальності. Як наслідок, ситуація лише обмежується вираженням негативних емоцій її учасниками, і, з огляду на відсутність матеріальних збитків чи постраждалих, не переходить до юридичної оцінки таких дій. Виключенням, як правило, є випадки спостереження таких ситуацій поліцейськими, або коли аварійна ситуація створена безпосередньо

для поліцейського автомобіля і, відповідно, вжиття ними заходів щодо своєчасної та повної фіксації доказової бази для належного оформлення справи про адміністративне правопорушення.

Друга група причин обумовлена складністю процедури доведення факту зазначеного правопорушення і вини правопорушника. Відповідно до ст. 221 КУпАП розгляд справ про адміністративні правопорушення, передбачених ч. 5 ст. 122 цього Кодексу законодавець відносить до юрисдикції суду. Аналіз судової практики свідчить, що рішення про визнання особи винною у скоєні зазначених правопорушень, здебільшого, суд приймає у тому випадку, якщо правопорушник не заперечує факту порушення ПДР і погоджується з такою правовою оцінкою (наприклад, постанова судді Лисичанського міського суду Луганської області у справі №415/7665/21 від 19.10.2021 р. [1]) або на судові засідання не з'являється, а заяв про відкладення судового засідання чи заперечень з приводу складеного адміністративного матеріалу з його боку до суду не надходило (наприклад, постанова судді Індустріального районного суду м. Дніпропетровська у справі №202/6303/21 від 20.10.2021 р. [2]). Звісно, що рішення суду у наведених ситуаціях ґрунтується на оцінці наявних у матеріалах доказів (крім протоколу про адміністративне правопорушення це може бути показання потерпілого, свідків, відеозапис, з якого цілком очевидно вбачається те, що порушення ПДР з боку винуватця змушує інших учасників дорожнього руху різко змінити швидкість та напрямок руху, щоб уникнути зіткнення чи наїзду тощо). У разі відсутності у матеріалах справи пояснень правопорушника, заперечення факту порушення з боку такої особи (при наявності будь-яких сумнівів у достатності чи переконливості наявних доказів) судді, як правило, або повертають адміністративну справу поліції для дооформлення та виправлення недоліків (наприклад, постанова Сарненського районного суду Рівненської області у справі №572/2839/21 від 19.10.2021 р. [3]), або закривають адміністративне провадження за відсутності в діях особи складу адміністративного правопорушення (наприклад, постанова судді Ленінського районного суду м. Миколаєва у справі №489/5183/21 від 19.10.2021 р. [4]).

Аналізуючи суддівські рішення бачимо, що навіть відеофіксація на відеореєстратори учасників дорожнього руху обставин події, не завжди здатна в суді переконливо відтворити усі необхідні складові створення аварійної обстановки. Наприклад, під час судового розгляду іноді виникають сумніви з приводу: «Чи мала місце саме *«різка»* зміна швидкості

чи напрямку руху з боку учасників дорожнього руху у разі виникнення перешкоди?». Відсутність доведеної обставини також призводить до закриття адміністративного провадження у зв'язку з відсутністю факту правопорушення.

Таким чином, наведене вище пояснює, чому відсоток виявлених та оформлених поліцейськими правопорушень, передбачених ч. 5 ст. 122 КУпАП залишається незначним. Ще менша частина таких адміністративних матеріалів призводить до фактичного притягнення правопорушників до адміністративної відповідальності (через закриття адміністративних справ судами за результатами розгляду).

Вказане вимагає розробки низки заходів організаційно-правового характеру. По-перше, на підставі більш поглибленого аналізу судової практики доцільно розробити для Національної поліції України методичні рекомендації щодо оформлення вказаних адміністративних правопорушень в сучасних умовах діджиталізації та правозахисної практики. По-друге, необхідно проводити цілеспрямовані інформаційно-пропагандистські заходи щодо поширення спільної практики взаємодії учасників дорожнього руху та поліції з приводу фіксації відповідних ситуацій та звернення до органів поліції задля правового реагування.

Список використаних джерел

1. Постанова судді Лисичанського міського суду Луганської області у справі №415/7665/21 від 19.10.2021 р. *Єдиний державний реєстр судових рішень*. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/100418526> (дата звернення: 22.10.2021).
2. Постанова судді Індустріального районного суду м. Дніпропетровська у справі №202/6303/21 від 20.10.2021 р. *Єдиний державний реєстр судових рішень*. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/100430435> (дата звернення: 22.10.2021).
3. Постанова Сарненського районного суду Рівненської області у справі №572/2839/21 від 19.10.2021 р. *Єдиний державний реєстр судових рішень*. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/100411374> (дата звернення: 22.10.2021).
4. Постанова судді Ленінського районного суду м. Миколаєва у справі №489/5183/21 від 19.10.2021 р. *Єдиний державний реєстр судових рішень*. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/100429366> (дата звернення: 22.10.2021).

ДЕЯКІ ПРОБЛЕМИ ЗАПРОВАДЖЕННЯ ІНСТИТУТУ СПОВІЩУВАЧІВ ДО ПРАВОВОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ

Гарашук В. М.,

доктор юридичних наук, професор,
завідувач кафедри адміністративного права
Національного юридичного університету
імені Ярослава Мудрого, м. Харків

Робота з приведення національного законодавства до західноєвропейських стандартів знаходить свій прояв не лише у постійному корегуванні окремих положень чинного законодавства України, а й супроводжується введенням нових правових інститутів, практика функціонування яких показала належний рівень дієвості на теренах ЄС. Подібний підхід до трансформації національного законодавства на західний манер за останні роки набирає обертів. І хоча в самому запозиченні такого досвіду не має нічого поганого, маємо констатувати: ідея розбудови європейської України у деяких «новореформаторів» пов'язується, як на нас, вже не стільки з адаптацією вітчизняного законодавства до стандартів права ЄС, скільки із створенням нової національної бази нормативно-правового регулювання «під копірку» з західних моделей. А це вже викликає занепокоєння. Достатня неоднаковість правової моделі, специфіка економічного розвитку, соціально-культурних зв'язків, моральних та релігійних традицій, географічні та інші чинники серйозно ускладнюють таке реформування, піднімають питання щодо доцільності запровадження значної кількості узятих за зразок новел.

В світлі зазначеного, вважаємо за необхідне звернути увагу на проблему впровадження інституту сповіщувачів як інструменту посилення ролі суспільства у сфері контролю за безпекою дорожнього руху в правову систему України. Так, на сьогоднішній день у Верховній Раді України зареєстровано законопроект за № 5798–1 від 03.08.2021 «Проект Закону про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо посилення ролі суспільства у заходах контролю за безпекою дорожнього руху» [1], положеннями якого пропонується закріпити правовий статус сповіщувача як нового учасника адміністративно-деліктних відносин. Однією з новел законопроекту є доповнення ст. 13 Закону України «Про дорожній рух» наступним положенням: «Громадяни, які відповідно до положень Кодексу України про адміністративні правопорушення повідомили про адміні-

стративне правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксоване в режимі фотозйомки (відеозапису), та набули статус сповіщувача, мають право на винагороду у розмірі десяти відсотків від суми адміністративного стягнення у вигляді штрафу, накладеного на винну особу. Винагорода виплачується за рахунок стягнутого штрафу за відповідне адміністративне правопорушення в порядку, встановленому Кабінетом Міністрів України.» [1]. На думку авторів законопроекту, залучення громадян та активної частини громадянського суспільства до контролю у сфері безпеки дорожнього руху на прозорих правових засадах може бути ефективним кроком, який призведе до різкого зменшення кількості ДТП на дорогах України. Якщо кожен свідомий громадянин, водій або пішохід зможе забезпечувати контроль за безпекою на дорозі навіть за відсутності поліцейського, іншого представника держави чи встановленого комплексу автофіксації, це унеможливить свавільне порушення Правил дорожнього руху, а у випадках допущення таких дій призведе до негайного покарання винного [2].

Відзначимо, що сама ідея створення і регламентації спрощеної процедури повідомлення громадськістю правоохоронних органів про випадки порушення ПДР зафіксованих в режимі фотозйомки (відеозапису) хоч і не є безспірною, все ж таки заслуговує на увагу. На сьогоднішній день значна кількість водіїв використовує відеореєстратори та смартфони із відеокамерами високої якості. Це, в свою чергу, дозволяє констатувати, що акумуляція ресурсів громадськості для поліпшення здійснення контролю за додержання безпеки дорожнього руху особистими технічними засобами цілком можлива. Певну проблему ми бачимо у запропонованому засобі стимулювання населення до активних повідомлень про випадки порушень ПДР, а також у механізмі його реалізації.

Так, законопроект пропонує в якості стимулу до співпраці із правоохоронними органами матеріальну винагороду сповіщувачу у вигляді 10 відсотків від суми штрафу накладеного на винну особу у разі ухвалення рішення про притягненні її до адміністративної відповідальності. Звернувшись до положень чинного КУпАП побачимо, що штрафи за порушення ПДР хоча і є порівняно невеликими (мова йде про склади адміністративних правопорушень доказування яких можливе за допомогою відео- фотофіксації (Див. [3]), в умовах зубожіння, відсутності роботи у певної частини населення, сума винагороди сповіщувачу стає доволі привабливою. Подібна модель стимулювання, на наш погляд, утримує в собі й загрозу використання інституту сповіщувачів самими представ-

никами правоохоронних органів як інструменту власного збагачення. Наприклад, для співробітників Національної поліції відкриється можливість під час несення служби фіксувати порушення не на службовий пристрій фото-відеозапису, а на пристрій іншої приватної особи (кума, брата, дружини...), отримуючи за це частку винагороди як приватна особа. Залишається й питання внесення (або не внесення) за винагороду до реєстру матеріалів відеофіксації що надані приватною особою.

Окрім існуючої корупційної складової, слід звернути увагу й на прогалин в юридичному забезпеченні (процедурі) запровадження реформи. Зокрема, законопроектом пропонується віднести визначення порядку виплати винагороди сповіщувачам, які повідомили про адміністративне правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксоване в режимі фотозйомки (відеозапису) до компетенції Кабінету Міністрів України [1], та деталізувати на рівні підзаконних актів. Але чи можливо в нормативному акті передбачити та врегулювати безліч життєвих ситуацій. Наприклад, як бути в такому випадку:

1. Водій «А» проїжджаючи перехрестя порушив п 16.11. ПДР чим спричинив створення аварійної обстановки (ДТП не відбулось). Це в свою чергу зафіксувала встановлена відповідно до діючого законодавства відеокамера офіційної системи автоматичної фіксації порушень ПДР. Крім того, водії «Б», «В», «Г», та «Д» також зафіксували обставини адміністративного правопорушення за допомогою відеореєстратора, при цьому «В», «Г» та «Д» скористались правом і виступили сповіщувачами. Виникає питання: хто у відповідному випадку має отримати винагороду і чи має отримати її хтось взагалі із громадян враховуючи наявність відеозапису системи автоматичної фіксації порушень ПДР? А як бути в ситуації, якщо сповіщувачів не 3, а 30 (звісно – це малоймовірно, але ж...)? І подібних прикладів складнощів в реалізації механізму отримання винагороди можливо прогнозувати не один... Тут же постають ще декілька пов'язаних питань:

1) Чому пересічній особі (замість спеціально уповноваженої професійно підготовленої посадової особи) фактично надане право збирати докази по справі?

2) Яку доказову силу будуть мати фото-відеозаписи надані пересічним громадянином що зафіксовані нелегітимним фото-відеофіксатором? (Звернемо увагу на те, що у Примітці до ст.14–2 КУпАП дається чітке визначення, що таке автоматична фіксація правопорушень та фото/відео фіксація, умови їх здійснення. Ця стаття **жодним чином не допускає**

отримання фото та відео з залученням третіх осіб окрім спеціально уповноважених суб'єктів, на яких покладається **обов'язок збирання доказів**. Крім того, у змінах, які пропонується внести до ст. 14–2 КУпАП також говориться про те, що при здійсненні фотозйомки (відеозапису) обов'язковим є використання **спеціальних програмних засобів**, які включені до переліку **дозволених до використання спеціальних програмних засобів**, і які відповідають вимогам, встановленим цим Кодексом та вимогам, встановленим Міністерством внутрішніх справ України щодо забезпечення захисту інформації в єдиній інформаційній системі Міністерства внутрішніх справ України. До того ж «Портал Дія», відповідно до передбачуваних змін до ст. 14–2 КУпАП має взаємодіяти лише з спеціальними програмними засобами Міністерства внутрішніх справ. Навряд чи зроблене фото (відео) на пристрій пересічного громадянина буде відповідати таким вимогам).

3) Хто буде проводити експертизу на наявність (відсутність) елементів фотомонтажу в записах з приватних записуючих приладів? (Сьогоднішні загальнодоступні програми обробки фото-відеофайлів надають таку можливість і з фактами фото-відеомонтажу вже зіткнулася низка західних країн).

Не можна не звернути увагу й на те, що «Інститут сповіщувачів» суперечить суспільній та християнській моралі нашого суспільства.

На наш погляд більш доречно оптимізувати роботу підрозділів Національної поліції в цьому напрямку (а не перекладати частину їх посадових обов'язків на громадськість), посилити технічне удосконалення систем відеоспостереження та обробки їх даних, поступово розширювати площу покриття доріг що знаходяться під контролем таких приладів.

Список використаних джерел

1. Проект Закону «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо посилення ролі суспільства у заходах контролю за безпекою дорожнього руху» №5798–1 від 03.08.2021. URL : http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=72614. (дата звернення. – 04.10.2021)
2. Пояснювальна записка до проекту Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо посилення ролі суспільства у заходах контролю за безпекою дорожнього руху» (02.08.2021). URL : http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=72614.
3. Кодекс України про адміністративні правопорушення: Закон України від 07.12.1984 №8073-Х. *Відомості Верховної Ради*. 1984. додаток до №51. ст. 1122. (дата звернення. – 04.10.2021)

КУЛЬТУРОЛОГІЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ – ВИЗНАЧАЛЬНИЙ ФАКТОР ЇЇ ПІДВИЩЕННЯ¹

Голіна В. В.,

доктор юридичних наук, професор, член-кореспондент НАПрН України,
головний науковий співробітник відділу кримінологічних досліджень
Науково-дослідного інституту вивчення проблем злочинності
імені академіка В. В. Сташиса НАПрН України

1. Кримінологічний і деліктнологічний аналіз статистичних показників транспортних правопорушень за останні роки свідчить про їх, так би мовити, моноструктурне незмінювання способів і генези вчинення деліктів і злочинів. Проведеними дослідженнями науковців і практиків встановлено, що лєвова доля цих правопорушень пов'язана з порушенням правил маневрування, перевищенням безпечної швидкості, недотриманням вимог проїзду перехрест' і дистанції руху, керуванням транспортним засобом у стані сп'яніння, перевищенням встановленої швидкості, порушенням правил проїзду пішохідних переходів та ін. Тільки за 7 міс. 2021 р. було вчинено 28 різновидів дорожньо-транспортних пригод (надалі – ДТП) загальною кількістю 102977 випадків. 7 різновидів ДТП, наведених нами, склали 93 % від усіх ДТП за цей період, внаслідок яких з 1575 загиблих і 16017 травмованих смертність і травматизм склали, відповідно, 1255 (80 %) і 13935 (86 %) [1]. Майже аналогічна структура і кількісні показники людських втрат характерні і за попередні роки.

Стійкість кількісно-якісних показників зазначених нами транспортних правопорушень – показник, як правило, злісного умисного недотримання Правил дорожнього руху (надалі – ПДР), яке не потребує від головних учасників дорожнього руху – водіїв і пішоходів особливих знань, освіти, культури, професіоналізму, навичок, стажу керування транспортним засобом чи спритності при переміщенні вулицею або дорогою. Достатньо елементарного передбачення можливих наслідків і почуття обережності. Аксиоматично, що немає такої нормальної людини, виключаючи малолітніх, яка б не розуміла імперативних приписів, заборон і вимог ПДР, навіть не читаючи їх (скажімо, перевищення встановленої швидкості

¹ *Примітка.* Тези підготовлено на виконання теми фундаментального наукового дослідження НДІ ВПЗ «Стратегія запобігання правопорушенням у сфері дорожнього руху та експлуатації транспорту в Україні» номер державної реєстрації 0120U10561

руху в межах міста, невиконання вимог сигналів регулювання, керування транспортом у нетверезому стані та ін.). Тому ледве чи слід погодитися з Зелінським А. Ф., який писав, що у більшості випадків особи, засуджені за необережність, не стільки злочинці, скільки жертви випадкового збігу обставин і власної непередбачуваності [2, с. 133]. Вважаю, що генеза більшості ДТП пов'язана з деформованою свідомістю і волею учасників дорожнього руху, в основі якої лежать мораль всюдозволеності, «своєрідна «соціальна дистанція» від систем соціального управління», контролю [3, с. 172–173], правовий нігілізм, бездумна поведінка, лихацтво, як її «крутий» стандарт, недисциплінованість, усвідомлення відсутності належного контролю і наявності корупційної практики [4, с. 231–232], безкультур'я та ніші негативні якості особистості та оточуючого середовища, «відкривають шлюз девіантності» (Я. І. Гілінський) і у сфері дорожнього руху [5, с. 96–101]. Слід приєднатися до думки Т. О. Гуржії, що дорожньо-транспортна деліктність (добавимо – і злочинність) – не просто сукупність однотипних протиправних діянь, а універсальний індикатор рівня правосвідомості учасників дорожнього руху, головна передумова аварійності й травматизму на автотранспорті, важливий критерій ефективності управлінських заходів, галузевих концепцій, програм і загалом державної політики безпеки дорожнього руху; показник наукового, правового, соціального, технічного та інших магістральних напрямів розвитку суспільства [6, с. 57]. Звідси випливає важливий висновок, що без радикальної зміни цього компонента системи правового регулювання (право не може справляти свій регулятивний вплив інакше як через людей, безпосередньо діючи на їх свідомість) розраховувати на позитивні зрушення у сфері дорожнього руху неможливо.

2. Правосвідомість, як складова частина свідомості конкретної людини, людей, є її своєрідним засобом саморегуляції їх поведінки (діяльності). Це пояснюється її здатністю орієнтувати суб'єктів права в різних правових ситуаціях, робити правомірний вибір, ухвалювати юридично значущі рішення щодо додержання або порушення права [7, с. 148]. Були спроби надати дефініцію правосвідомості в царині дорожнього руху, яка, на погляд автора, являє собою цілісну систему поглядів, переконань, уявлень, оцінок; настроїв і почуттів як усього суспільства, так і окремих соціальних груп (передусім учасників дорожнього руху), що спрямована на встановлення такого правового режиму, котрий гарантував би безпечну реалізацію прав і обов'язків під час дорожнього руху, повну беззастережну безпеку його учасників [8, с. 8]. Широке поняття

правосвідомості ледве чи придатне для інтерпретації його для розуміння індивідуальної правосвідомості, які, з огляду на окреслену вище генезу більшості ДТП (особливо найбільш небезпечних видів транспортних правопорушень), позбавлена пафосних інтонацій. Звертає на себе увагу і така особливість автотransпортних пригод як неспівпадіння правосвідомості і волі в окремих випадках, тобто воля «не прислухається» до доводів правосвідомості, що виразно видно у правопорушеннях у сфері дорожнього руху: правосвідомістю охоплюється соціальне усвідомлення порушення правил, але воля, яка залежить від дійсних чи уявних потреб, діє всупереч правосвідомості. Виникає питання: як, яким чином, за допомогою чого підвищити правосвідомість потенційних правопорушників, щоб вона була здатна утримувати волю від свавілля? Вважаю, що на сьогодні пріоритетним вектором у системі запобігання транспортним правопорушенням об'єктивно повинен стати поєднаний вплив на правосвідомість та волю культури і закону.

3. Ідея формування у громадян модусу обережності, як засобу ефективного підвищення рівня безпеки і у сфері дорожнього руху, у вітчизняній кримінологічній (і не тільки!) науці безпосередньо і оригінально розроблялась у роботах професора О. М. Костенка і знайшла свою остаточну завершеність у запропонованій ним культурно-репресивній концепції, згідно з якою «епідемія протиправності» у цій сфері залежить: 1) радикально – від рівня соціальної культури громадян і 2) паліативно – від репресивних заходів, тобто за формулою «культура плюс репресія». Саме соціальна культура (політична, економічна, правова, трудова, екологічна, моральна) забезпечує радикальним чином формування у людей модусу обережності і не дозволяє людині переступити межі безпеки поведінки і породжувати дорожньо-транспортні події. Роль покарання / стягнень, як засобів протидії правопорушенням, полягає в тому, щоб страхом змусити свавільну людину піддатися впливу нормативних приписів, заборон, обмежень [9, с. 128, 134, 160, 212, 276 та ін.]. Замисел використання благодатного впливу правового виховання, культури і закону на підвищення рівня правосвідомості водіїв та інших учасників дорожнього руху, як засобу зниження автотransпортних правопорушень, був підтриманий у працях С. І. Нежурбіди, В. А. Мисливого та ін. і отримав у науковому понятійному апараті назву культурологічної концепції запобігання необмеженій, у тому числі транспортній злочинності. Однак питання теоретико-прикладної культурології у сфері дорожнього руху в працях вчених не розглядалися [10, с. 15; 11, с. 197]. Отже, правосвідомість –

це така соціально біопсихологічна властивість людської натури, що, як показує історія розвитку людства, здатна за недовгий час – і позитивно, і негативно – змінюватися та, навіть, припускаю, стандартизуватися чи орієнтуватися на стандарти під тиском зовнішніх чинників (виховання, спілкування, наслідування, пропаганди, культури, права, примусу, страху та ін.). Вона є вирішальним фактором формування і мотивів поведінки і при порушенні ПДР. Тому при усій привабливості концепції еволюційного окультурювання громадян, нації вона – при катастрофічному стані сьогоденних показників смертності і травмованості від ДТП в Україні – малоефективна. Тим більше, що Стратегією і Державною програмою підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року, затвердженими Кабміном України наприкінці 2020 року, проголошена амбітна мета всього за 3–4 роки скоротити смертність від ДТП на 30 % у порівнянні з даними за 2019 рік [12]. Якщо відповідально поставитися до реального, а не паперового досягнення цієї мети, потрібні не довготривалі еволюційні, а негайні радикальні, навіть шокові, заходи і засоби, які здатні за ці роки «приборкати» свавілля і деструктивність на дорогах і вулицях України. Сукупність таких радикальних заходів і засобів «швидкого реагування», вважаю, необхідно сконцентрувати в межах теоретико-прикладної культурології безпеки дорожнього руху в Україні як складової розробки фундаментальної теми відділу кримінологічних досліджень НДІ вивчення проблем злочинності імені академіка В. В. Сташиса НАПрН України – «Стратегія запобігання правопорушенням у сфері дорожнього руху та експлуатації транспорту в Україні».

4. На відміну від теоретичної культурно-репресивної концепції протидії необережній злочинності О. М. Костенка, сучасна теоретико-прикладна культурологія дорожнього руху повинна виходити з нагальних потреб практики, котра, як свідчить світовий і низки успішних країн досвід боротьби за безпечні дороги, формує культуру руху через вплив на правосвідомість його учасників, в першу чергу, водіїв транспортних засобів; радикально-репресивних жорстких нормативно-правових приписів, обмежень, заборон, і паліативно-культурних заходів і засобів за формулою «репресія – правосвідомість – культура». Отже, суть культурологічного (не заперечую проти іншої назви цього напрямку), у нашому розумінні, напряму полягає в тому, щоб за допомогою жорстких нормативно-правових (дисциплінарних, адміністративних, цивільних, кримінально-правових та ін.) імперативів, заходів і засобів стимулювати суб'єктів дорожнього руху до дотримання ПДР. Йдеться про примусову

технічну культуризацію, культурофікацію за рахунок своєрідного Дамоклова меча, тобто постійного психологічного тиску страху за можливі суттєві втрати майнового, особистісного, публічного та іншого характеру, благ і цінностей, неминучої відповідальності завдяки технічним засобам фіксації правопорушення тощо. Цільова настановка загрози, страху перед законом у культурологічному контексті не звучує, а спонукає увагу та уміння прогнозувати дорожньо-транспортну ситуацію, а також час, необхідний для реагування на зміни, що відбуваються у дорожньому русі. Одночасно вона, як вважається, повинна блокувати свавілля. Кожний водій, навчаючись керувати транспортним засобом, повинен усвідомлювати свої психофізіологічні «здібності» швидко реагувати на небезпечні дорожні ситуації, приймати правильні рішення і зайвий раз не ризикувати.

5. Культурологічний запобіжний напрям інтегрує спеціально обрані, невеликі за кількістю, заходи і засоби, застосування яких узгоджується з аналітичними даними деліктологічного і кримінологічного аналізу стану ДТП в країні і регіонах. Тому структура його визначається ситуаційними комбінаціями різних за своїм змістом, суб'єктами, об'єктами запобіжного впливу, часом застосування, технічним оснащенням та інше, заходів і засобів. До них можна віднести, перш за все, заходи нормативно-правового характеру, які пов'язані з підвищенням санкцій за найбільш злісні транспортні правопорушення, особливо таких як позбавлення права керування транспортними засобами і їх оплатну конфіскацію. Серед чисельних соціальних заходів актуальними вбачаються об'єктивна фіксація в країні аварійності і професійно організована в державі орієнтація суспільства, громадськості на досягнення запланованої мети. Масове використання технічних приладів, окрім неупередженої реєстрації порушень ПДР, що значно знижує корупційну складову поліцейського контролю, підвищує рівень самоконтролю учасників дорожнього руху. Організаційно-управлінські заходи торкаються якості підготовки водіїв і інспекторів навчання; своєчасності медичної допомоги; створення єдиного центру обліку ДТП і управління безпекою дорожнього руху. Для цілеспрямованого впливу на правосвідомість учасників дорожнього руху необхідні дослідження мотивів порушення ними ПДР; типології правопорушників; віктимології постраждалих. У механізмі психологічних заходів впливу на стан безпеки на дорогах є постійний моніторинг змін у правосвідомості громадян при впровадженні культурологічного вектору запобігання транспортним правопорушенням, вимір потенціалу солідарності членів суспільства у подоланні дорожнього безкраю.

6. Культурологія безпеки дорожнього руху, поєднуючи обрані на певний період заходи і засоби протидії транспортним правопорушенням, повинна стати потужним фактором їх скорочення взагалі і смертності та травматизму зокрема.

Список використаних джерел

1. Сайт МВС. URL: <http://patrol.police.gov.ua/> (дата звернення 20.10.2021 р.).
2. Зелинский А. Ф. Криминальная психология: научно-практ. издание. Киев: Юринком Интер, 1999. 240 с.
3. Литвинов О. М. Кримінологія «свого часу»: наукові розвідки / О. М. Литвинов, Ю. В. Орлов ; Кримінол. асоц. України. Харків : Право, 2021, 316 с.
4. Новіков О. В. Щодо впливу корупції на безпеку дорожнього руху в Україні / О. В. Новіков. Протидія злочинності і корупції: міжнародні стандарти та досвід України: зб. тез міжнар. конф. (м. Харків, 22 вересня 2021 р.). Харків: Юрайт, 2021. С. 231–233.
5. Голіна В. В. Стан та шляхи підвищення правосвідомості учасників дорожнього руху як напрям запобігання транспортним правопорушенням в Україні / В. В. Голіна. Протидія злочинності і корупції: міжнародні стандарти та досвід України: зб. тез міжнар. конф. (м. Харків, 22 вересня 2021 р.). Харків: Юрайт, 2021. С. 96–101.
6. Гуржій Т. О. Адміністративно-правові проблеми забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні: монографія. Харків: Тимченко, 2010. 438 с.
7. Теорія держави і права: підручник / О. В. Петришин, С. П. Погребняк, В. С. Смородинський та ін.; за ред. О. В. Петришина. Харків: Право, 2014. 368 с.
8. Міленін О. Л. Правосвідомість учасників дорожнього руху: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.10. Харків: 2001. 20 с.
9. Костенко О. М. Культура і закон – у протидії злу: монографія. Київ: Атіка. 2008. 352 с.
10. Нежурбіда С. І. Злочинна необережність: концепція, механізм і шляхи протидії: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.08. Київ: 2001. 20 с.
11. Мисливий В. А. Злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту: монографія. Дніпро: Юрид. акад. МВС України, 2004. 380 с.
12. Стратегія підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року. Урядовий кур'єр від 04.11.2020. № 214.

АКТУАЛЬНІ ПИТАННЯ НОРМАТИВНО-ПРАВОВОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Гусаров С. М.,

доктор юридичних наук, професор, член-кореспондент
Національної академії правових наук України, Заслужений юрист
України, професор кафедри адміністративного права і процесу
Харківського національного університету внутрішніх справ

Питання забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні є одним із найважливіших напрямів державної політики, адже ситуація на українських дорогах все ще залишається досить напруженою. Так у 2020 році у порівнянні із 2019 роком зросла загальна кількість дорожньо-транспортних пригод, кількість ДТП з постраждалими, а також кількість загиблих та травмованих осіб. Так, у 2019 було вчинено 150 120 дорожньо-транспортних пригод, у 2020–160 675; кількість дорожньо-транспортних пригод із постраждалими складало у 2019 році 24 294, а у 2020–26 052. Загинуло осіб під час дорожньо-транспортних пригод 3 350 у 2019 та 3454 у 2020 році.

Тільки за 9 місяців 2021 року було вчинено 137 286 дорожньо-транспортних пригод, з них 18 032 ДТП є постраждалими; загинуло 2 225 осіб, постраждало 22 200 осіб [1].

Зрозуміло, що МВС України, органи Національної поліції та інші суб'єкти реалізації державної політики у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху докладають максимальних зусиль для зниження аварійності, попередження вчинення нових правопорушень, а також припинення винних до відповідальності.

Так 1 червня 2020 року відбувся офіційний запуск системи автоматичної фото- і відеофіксації дорожнього руху. Інформація про час, місце правопорушення, перевищену швидкість, а також про номерні знаки автомобіля передається до центру автоматизованої обробки даних патрульної поліції. За даними МВС України станом на 20 жовтня 2021 року в Україні вже працює 207 подібних приладів, причому 40 з них було встановлено протягом вересня-жовтня поточного року. 1 жовтня 2021 року стартував черговий етап проведення осіннього комісійного огляду автомобільних доріг, вулиць та залізничних переїздів. Тепер для проведення огляду патрульна поліція використовує дорожні лабораторії інструментальної

перевірки, які оснащені найсучаснішим обладнанням, що відповідає усім державним стандартам. За допомогою обладнання лабораторії поліція може з високою з точністю перевірити: рівність проїзної частини, коефіцієнт зчеплення, ухили проїзної частини, світлоповертальну спроможність дорожньої розмітки тощо.

Разом із вищевикладеним майже найважливішим питанням, що потребує обговорення та аналізу є нормативно-правове забезпечення безпеки дорожнього руху, адже саме від якості нормативних актів в більшості випадків залежить безпека на дорогах та втілення принципу невідворотності за вчинені правопорушення у цій сфері. Тому вважаємо за доцільне зупинитися на останніх змінах у нормативно-правовому регулюванні даного питання, а також проаналізувати зміст законодавчих ініціатив, що були внесені на розгляд Верховної Ради України протягом 2021 року.

Законом України від 16.02.2021 № 1231-IX «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо посилення відповідальності за окремі правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху» були встановлені нові розміри штрафів за порушення правил дорожнього руху. Наприклад, були підвищені штрафи за водіння у стані алкогольного чи наркотичного сп'яніння. Якщо водій перебував у стані сп'яніння, йому буде загрожувати штраф розміром 17 тисяч грн. (до цього штраф становив 10,2 тисячі) з позбавленням водійських прав на рік. За повторне порушення протягом року санкція складає 34 тис. грн. із позбавленням права керування транспортними засобами на строк 3 роки з оплатним вилученням автомобіля або без такого [2].

Були переглянуті покарання за вчинення дорожньо-транспортної пригоди з постраждалими (стаття 286–1 Кримінального кодексу України). За вчинення ДТП в стані алкогольного, наркотичного або іншого сп'яніння, унаслідок якого потерпілий отримав травми середньої тяжкості, позбавлятимуть волі на строк до трьох років із позбавленням права керувати транспортними засобами на строк від 3 до 5 років. Такі ж дії, в разі тяжких тілесних ушкоджень потерпілого, будуть каратися позбавленням волі на термін від 3 до 8 років з позбавлення прав від 5 до 8 років. У разі смерті потерпілого, суб'єкту злочину загрожуватиме позбавлення волі на термін від 5 до 10 років із позбавленням права керування на термін від 5 до 10 років.

Важливим є те, що цим законом впроваджується новий підхід до обчислення строків позбавлення водійських прав. Тепер терміни будуть

не замінюватися, а складатися. Тобто, якщо людину позбавили прав строком на 1 рік, то у випадку другого порушення 1 рік замінювався трьома роками. Тепер терміни будуть складатися.

Додамо, що тепер мінімальний штраф за не пристебнутий ремінь, відсутність шолома в мотоцикліста, неосвітлений номерний знак, розмову по телефону за кермом без гарнітури, порушення правил проїзду перехресть, зупинок, проїзд на заборонний сигнал світлофора, правил обгону підвищили до 510 гривень, а штраф за втечу з місця ДТП становитиме 3,4 тисячі гривень [2].

Протягом 2021 року найбільш знаковими законодавчими ініціативами у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, що наразі опрацьовуються комітетом Верховної Ради України з питань правоохоронної діяльності можна назвати наступні:

1. «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо посилення ролі суспільства у заходах контролю за безпекою дорожнього руху та дотриманням правил зупинки, стоянки, паркування транспортних засобів (реєстр. № 5798 від 16.07.2021)».

Проектом закону пропонується удосконалити чинний режим фотозйомки (відеозапису) та додати до переліку суб'єктів які можуть його здійснювати фізичних осіб, які є безпосередніми свідками порушення. Режим фотозйомки (відеозапису) пропонується розповсюдити на всі порушення передбачені частинами першою, другою, третьою, п'ятою, шостою і сьомою статті 122 КУпАП «Перевищення встановлених обмежень швидкості руху, проїзд на заборонний сигнал регулювання дорожнього руху та порушення інших правил дорожнього руху» (з певними виключеннями), а також на порушення передбачені частиною першою статті 123 КУпАП «Порушення правил руху через залізничні переїзди» та частинами першою, другою, шостою та восьмою статті 152–1 КУпАП «Порушення правил паркування транспортних засобів».

Обов'язковою умовою для здійснення режиму фотозйомки (відеозапису) стане використання спеціальних програмних засобів, які будуть забезпечувати ідентифікацію користувача через «Дію», гарантуватимуть цілісність та автентичність створених матеріалів фотозйомки (відеозапису), забезпечать визначення часу, дати та географічних координат здійснення фіксації. За допомогою спеціальних програмних засобів буде реалізована технічна передача матеріалів фотозйомки (відеозапису) до органів, які розглядають справи про адміністративні правопорушення.

Пропонується щоб порядок впровадження та експлуатації таких засобів встановлювався Міністерством внутрішніх справ України.

Громадяни, які зафіксували порушення в режимі фотозйомки (відеозапису) та звернулися з відповідною інформацією до уповноваженого органу, отримують статус сповіщувача та в разі притягнення винної особи до відповідальності та сплати нею накладеного штрафу можуть отримати винагороду в розмірі 10 % від цього штрафу [3].

2. Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо заборони розміщення реклами на автошляхах (реєстр. № 4534 від 22.12.2020).

До Кодексу України про адміністративні правопорушення пропонується додати нову частину 4 статті 140, якою встановити відповідальність за порушення визначених законодавством заборон розміщення рекламних засобів на автомобільних дорогах, вулицях, залізничних переїздах. У законопроекті також передбачено підвищення розмірів штрафу за порушення правил, норм і стандартів при утриманні автомобільних доріг і вулиць, нежиття заходів щодо своєчасної заборони або обмеження руху. У запропонованих змінах до законів України «Про автомобільні дороги», «Про рекламу» пропонується встановити заборону розташовувати засоби зовнішньої реклами на автомобільних дорогах, вулицях, залізничних переїздах, зокрема: на пішохідних доріжках та алеях; на велосипедних доріжках; у межах смуги відведення автомобільних доріг загального користування та на відстані менш ніж 10 метрів від краю такої смуги; у межах смуги відведення вулиць і доріг населених пунктів та на відстані менш ніж 5 метрів від краю такої смуги; над проїзною частиною автомобільних доріг; на відстані менш ніж 50 метрів від місця перехрещення дороги із залізничними коліями [4].

3. Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо відповідальності за порушення правил дорожнього руху особами, які керують самобалансуючими транспортними засобами обладнаними електродвигунами (електросамокат, сігвей, сегвіл, гіроскутер) (реєстр. № 5732 від 05.07.2021).

Законопроектом пропонується доповнити статтю 127 Кодексу України про адміністративні правопорушення приписами в частині відповідальності за порушення правил дорожнього руху особами, які керують самобалансуючими транспортними засобами обладнаними електродвигунами (електросамокат, сігвей, сегвіл, гіроскутер) [5].

4. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України у сфері безпеки експлуатації колісних транспортних засобів відповідно до вимог Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони (проект оприлюднено на сайті Міністерства інфраструктури 5 квітня 2021 року).

В Україні обов'язковий техогляд для всіх автомобілів скасували у 2011 році. Насамперед – через корупційну складову, адже в тих умовах наявність талона не завжди означала, що автомобіль справний. Зараз обов'язкове проходження техогляду передбачене лише для комерційних транспортних засобів: автобусів, вантажівок, ліцензованих таксі. Процедура техогляду з 2012 року проводять приватні компанії, які мають дозвіл від Міністерства інфраструктури та внесені до реєстру МВС України. Однак до вересня 2022 року проходження техогляду в Україні має стати обов'язковим для всіх. Підписавши у 2014 році угоду про асоціацію з ЄС, Україна зобов'язалася повернути технічний огляд для всіх власників автомобілів. Ця вимога міститься в 40-й та 45-й директивах ЄС. Реалізувати це зобов'язання держава має не пізніше, ніж за п'ять років після набуття чинності угоди в повному обсязі, тобто до вересня 2022 року.

Проект передбачає наступну періодичність проходження обов'язкового технічного контролю транспортних засобів:

- для перевезення пасажирів та їх багажу, що містять не більше восьми місць для сидіння, крім сидіння водія – через 4 роки від дати першої реєстрації, надалі кожні 2 роки;

- для перевезення пасажирів із кількістю місць для сидіння не більше ніж дев'ять, з місцем водія включно, що використовуються як таксі – через 1 рік від дати першої реєстрації транспортного засобу, надалі щорічно;

- для перевезення пасажирів та їх багажу, що мають більше восьми сидячих місць, крім сидіння водія – через 1 рік від дати першої реєстрації, надалі щорічно впродовж дев'яти років, кожні шість місяців після десяти років від дати першої реєстрації та ін. [6].

Також водії, які здійснюють перевезення пасажирів та/або вантажів транспортними засобами відповідної категорії, будуть зобов'язані кожні 5 років проходити періодичну підготовку та підтвердження професійної компетентності.

Як висновок хочу зазначити, що сфера безпеки дорожнього руху є дуже мінливою, а тому завдання наукової спільноти полягає, насамперед, в оперативному відстеженні нормативних та організаційних змін чи ініціатив з метою надання до зацікавлених сторін науково обґрунтованих пропозицій та рекомендацій з тим, щоб безпека на наших дорогах була дійсною, а не уявною.

Список використаних джерел

1. Статистика Департаменту патрульної поліції України. URL: <http://patrol.police.gov.ua/statystyka> (дата звернення 25.10.2021).
2. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо посилення відповідальності за окремі правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху: Закон України від 16.02.2021 № 1231-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1231-20#Text> (дата звернення 25.10.2021).
3. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо посилення ролі суспільства у заходах контролю за безпекою дорожнього руху та дотриманням правил зупинки, стоянки, паркування транспортних засобів. Офіційний сайт Верховної Ради України. URL: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=72564 (дата звернення 25.10.2021).
4. Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо заборони розміщення реклами на автошляхах. Офіційний сайт Верховної Ради України. URL: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=70733 (дата звернення 25.10.2021).
5. Проект Закону про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо відповідальності за порушення правил дорожнього руху особами, які керують самобалансуючими транспортними засобами обладнаними електродвигунами (електросамокат, сігвей, сегвіл, гіроскутер). Офіційний сайт Верховної Ради України. URL: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=72433 (дата звернення 25.10.2021).
6. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України у сфері безпеки експлуатації колісних транспортних засобів відповідно до вимог Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони: Офіційний сайт Міністерства інфраструктури України. URL: <https://mtu.gov.ua/projects/262/> (дата звернення 25.10.2021).

ПРОБЛЕМНІ ПИТАННЯ РОЗРОБЛЕННЯ ТА РЕАЛІЗАЦІЇ ДЕРЖАВНОЇ ПОЛІТИКИ У СФЕРІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ ТА ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТУ¹

Данильченко Ю. Б.,

доктор юридичних наук, доцент, старший науковий співробітник
відділу кримінологічних досліджень
Науково-дослідного інституту вивчення проблем злочинності
імені академіка В. В. Сташиса НАПрН України

Добре відомо, що керівництво країни визнає безпеку дорожнього руху ключовим елементом розвитку нашого суспільства.

Якщо проаналізувати основні статистичні дані стосовно ДТП в Україні за останні п'ять років, ми можемо спостерігати наступну картину:

– зареєстровано ДТП в 2017 році 158776 випадків, а в 2020 році – 168107;

– зареєстровано ДТП із загиблими та/або травмованими особами в 2016 році 26782 (загинуло 3410 особи і травмувалося 33613 осіб), а в 2020 році – 26140 (загинуло 3541 особи і травмувалося 31974 осіб);

– в 2016 році на дорогах України загинуло 181 дитина та було травмовано 3998 дітей віком до 18 років, а в 2020 році – загинуло 168 дитини та травмовано 3957 дітей.

Що ми бачимо з цього невеликого аналізу ситуації? Відповідь єдина і, при цьому, лаконічна – суттєвих зрушень в плані безпеки дорожнього руху не спостерігається. Іншими словами стан безпеки на дорогах України за останні кілька років залишається на одному і тому ж рівні.

В цій ситуації необхідно відмітити той факт, що держава систематично проводить певну роботу в сфері безпеки дорожнього руху. При цьому, сучасна державна політика визначається та закріплена в Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року, яка схвалена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 21 жовтня 2020 р. № 1360-р.

¹ *Примітка.* Тези підготовлено на виконання теми фундаментального наукового дослідження НДІ ВПЗ «Стратегія запобігання правопорушенням у сфері дорожнього руху та експлуатації транспорту в Україні» (номер державної реєстрації 0120U10561).

Крім того, спираючись на цю та інші стратегії, держава напрацьовувала цілий пакет нормативно-правових актів (починаючи з урядових програм виконання положень таких стратегій до нормативно-правових документів органів місцевого самоврядування у сфері безпеки дорожнього руху), що мають на меті втілити в життя відповідний комплекс дій спрямованих на покращення ситуації в нашій країні у сфері безпеки дорожнього руху.

Але, одночасно з такою системною роботою з нормативно-правового забезпечення підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні спостерігається той факт, як ми вже наголошували раніше, що стан безпеки руху за останні роки в країні не змінюється і залишається доволі на низькому рівні. Факт незадовільності рівня безпеки на шляхах України навіть вказується урядом у власній стратегії до 2024 року. Мова йде про те, що за питомими показниками аварійності та наслідками дорожньо-транспортних пригод Україна є одним з лідерів серед європейських держав. Так, у середньому в державах-членах ЄС на 100 тис. жителів припадає 5 % загиблих у ДТП, тоді як в Україні такий показник становить (за даними 2019 року) 8,22 % осіб.

Враховуючи все викладене вище, ми проаналізували окремі нормативно-правові документи, а саме «Стратегію підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року» та «Стратегію підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року» на предмет їх ефективності та унікальності. Ми свідомо зупинили свою увагу на цих двох нормативно-правових документах внаслідок того, що вони були розроблені та прийняті в дуже схожих соціально-економічних та політичних умовах. Стратегію-2020 в 2017 році розробляв і приймав уряд В. Гройсмана, а Стратегію-2024 – уряд Д. Шмигала в 2020 році. Аналізувати поряд цими рішеннями інші нормативно-правові документи у сфері політики підвищення безпеки дорожнього руху інших часів вважаємо за недоцільне внаслідок того, що вони розроблялись і реалізовувались в іншій соціально-економічній та політичній атмосфері.

Так от, що ми отримали як результат нашого невеликого аналізу відповідних стратегій:

- Стратегія-2020 і Стратегія-2024 за своєю структурою фактично повторюють одна одну;

- мета, яку ставить перед собою уряд, як в Стратегії-2020, так і в Стратегії-2024, просто переписана із одного документа в інший. Відмінність полягає тільки в термінові досягнення цієї мети. При цьому,

що дуже «дивує» – кожен з урядів ставив і ставить перед собою завдання зниження рівня смертності внаслідок дорожньо-транспортних пригод щонайменше на 30 відсотків. І ця цифра «кочує» з одного документа в інший. Тобто, якщо в 2017 році (рік коли була прийнята Стратегія-2020) загинуло в ДТП 3432 особи, то в 2020 році цей показник, відповідно до мети Стратегії-2020, в 2020 році повинен був складати приблизно 2400 осіб. Але, що нам демонструє статистика ДТП в 2020 році? В 2020 році в ДТП на шляхах України загинуло 3541 особа. Іншими словами, ніякого зменшення на 30 % не відбулось, а навіть фіксується факт збільшення цього абсолютного показника. Що стосується Стратегії-2024, то в цій ситуації які не будь висновки робити завчасно внаслідок того, що навіть перший рік реалізації політики за цією стратегією ще не завершився;

– обидві стратегії, які були нами проаналізовані, передбачали в своєму змісті перелік певних причин, які призвели українське суспільство і державу до такого рівня безпеки дорожнього руху. Так от, варто наголосити на тому, що 75 % відсотків факторів, на які посилався Уряд в 2017 році знайшли своє відображення і в Стратегії-2024. При цьому, коли ми наголошуємо на такій частці, то ми маємо на увазі те, що причини відповідного рівня безпеки дорожнього руху слово в слово переміщені в наступний документ. Та частина яка залишилась, тобто 25 %, має певні відмінності за формою своєї фіксації, але, що стосується сутності, то ніякої відмінності від стратегії попереднього уряду не має. Іншими словами, уряд Д. Шмигала наголошує на тому, що серед факторів ДТП в Україні фактично нічого не змінилось.

І це лише невелика децима проблемних питань, які виникають під час аналізу нормативно-правового закріплення державної політики у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту.

Враховуючи викладене вище, є потреба наголосити на наступному: державна політика України в сфері безпеки дорожнього руху має суттєве нормативно-правове закріплення, але, як показує об'єктивна реальність, суттєвих змін у даному проблематичному питанні в українському суспільстві не відбувається. Іншими словами, мова йде про те, що як на етапі розробки державної політики, так, і це саме головне на нашу думку, і на етапі реалізації відповідних заходів на практиці, виникають характерні упущення, які не дають можливість ефективно реагувати на негативний рівень безпеки дорожнього руху в Україні.

РЕГІОНАЛЬНЕ ПЛАНУВАННЯ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ¹

Калініна А. В.,

кандидат юридичних наук, науковий співробітник

відділу кримінологічних досліджень

Науково-дослідного інституту вивчення проблем злочинності
імені академіка В. В. Сташиса НАПрН України

Убезпечення безпеки дорожнього руху є пріоритетним напрямом розвитку для України. На підтримку міжнародних тенденцій у державі постійно приймаються та виконуються стратегічні, програмні та планові документи як на державному, так і на регіональному рівнях. Наразі актуальними документами з приводу розроблення безпеки дорожнього руху на державному рівні є Стратегія підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року (далі – Стратегія) [1] та Державна програма підвищення безпеки дорожнього руху на період до 2023 р. (далі – Програма) [2].

Ефективність виконання загальнодержавних документів найкраще досягається за допомогою деталізації їх положень на місцях: на рівні регіонів, окремих населених пунктів чи районів.

Відповідно до ст. 5 Закону України «Про дорожній рух» від 30 червня 1993 р. № 3353-ХІІ затвердження регіональних програм розвитку дорожнього руху та його безпеки відноситься до компетенції органів влади Автономної Республіки Крим, обласних, Київської та Севастопольської міських рад, обласних, Київської та Севастопольської державних адміністрацій [3].

Крім того, органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування в межах їх компетенції здійснюються підготовка, затвердження і реалізація відповідних програм забезпечення безпеки дорожнього руху. Їх розроблення здійснюється на основі раціонального поєднання територіального та галузевого планування, формування взаємопов'язаних збалансованих показників з урахуванням соціально-економічних і екологічних умов конкретного регіону, економічних втрат

¹ *Примітка.* Тези підготовлено на виконання теми фундаментального наукового дослідження НДІ ВПЗ «Стратегія запобігання правопорушенням у сфері дорожнього руху та експлуатації транспорту в Україні» (номер державної реєстрації 0120U10561).

у зв'язку із загибеллю або пораненням (травмуванням) людей внаслідок ДТП, рівня розвитку дорожньої мережі, стану аварійності та інших показників єдиної системи державного обліку дорожнього руху (ст. 43 вказаного закону) [3].

Щодо регіональних програм говориться і у статті 52¹ Закону України «Про дорожній рух», у якій розкриваються повноваження Міністерства внутрішніх справ України у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, а саме зазначається, що до повноважень Міністерства належить, серед іншого, й підготовка проектів регіональних програм щодо забезпечення безпеки дорожнього руху та його учасників [3].

Отже, розроблення та прийняття регіональних програм забезпечення безпеки дорожнього руху належить до компетенції органів місцевого самоврядування (міських рад і державних адміністрацій), чим розширюються межі їх повноважень, а також відбувається врахування принципу регіонального спрямування профілактичної і забезпечувальної діяльності. Такі програми обов'язково повинні включати у свій зміст:

- 1) аналіз стану безпеки дорожнього руху та прогноз на певний період;
- 2) конкретні обґрунтовані цілі;
- 3) заходи, реалізація яких дозволить досягти намічених цілей;
- 4) вартість програми та джерела її фінансування;
- 5) форми і періодичність контролю за виконанням програми (ст. 43 Закону України «Про дорожній рух») [3].

Фінансування заходів, передбачених програмами, а також інших заходів щодо забезпечення безпеки дорожнього руху здійснюється за рахунок коштів державного бюджету, відрхувань міністерств, інших центральних органів виконавчої влади та об'єднань, місцевих бюджетів, позабюджетних коштів і фондів (ст. 44 вказаного закону) [3]. Хоча така умова фінансової підтримки виконання регіональних програм із забезпечення безпеки дорожнього руху передбачена у законодавстві, це не є гарантією надходження коштів для їх фінансування. За відсутності фінансування, відповідно, припиняється й їх виконання.

У Програмі свого часу була сформульована вимога до обласних державних адміністрацій щодо затвердження регіональних програм підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2023 року [2]. Необхідно зазначити, що проведений нами моніторинг офіційних сайтів обласних державних адміністрацій свідчить про те, що регіональні програми із забезпечення безпеки дорожнього руху терміном виконання до 2023 року на теперішній час прийняті лише у кількох областях.

Спостереження за виконанням регіональних програм із забезпечення безпеки дорожнього руху повинне здійснюватися за допомогою інформаційної системи моніторингу за їх виконанням, створення якої передбачене як один із напрямів реалізації Стратегії [1].

Таким чином, на законодавчому рівні регіонам надано достатньо широкі повноваження у сфері нормативного забезпечення безпеки дорожнього руху, а саме – затвердження і, беззаперечно, забезпечення виконання регіональних програм у цій сфері.

Список використаних джерел

1. Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року : розпорядження Кабінету Міністрів України від 21 жовт. 2020 р. № 1360-р. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1360-2020-r#Text>.
2. Про затвердження Державної програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2023 р. : постанова Кабінету Міністрів України № 1287 від 21 груд. 2020 р. URL : [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1287-2020- %D0 %BF#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1287-2020-%D0%BF#Text).
3. Про дорожній рух : Закон України від 30 червня 1993 р. № 3353-XII. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12#Text>.

ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ЗА ПЕРЕВИЩЕННЯ ВСТАНОВЛЕНИХ ОБМЕЖЕНЬ ШВИДКОСТІ РУХУ В УКРАЇНІ ТА КРАЇНАХ ЄВРОПИ: ПОРІВНЯЛЬНИЙ АНАЛІЗ¹

Кисельова М. С.,

молодший науковий співробітник відділу кримінологічних досліджень
Науково-дослідного інституту вивчення проблем злочинності
імені академіка В.В. Сташиса НАПрН України

Щороку близько 1.35 мільйона людей гинуть у результаті дорожньо-транспортних пригод (далі – ДТП) по всьому світу. Занепокоєні цією

¹ *Примітка.* Тези наукового повідомлення підготовлені у межах розробки фундаментальної теми дослідження «Стратегія запобігання правопорушенням у сфері дорожнього руху та експлуатації транспорту в Україні» відділу кримінологічних досліджень НДІ ВПЗ ім. акад. В.В. Сташиса НАПрН України.

трагічною статистикою, 110 країн, включно з Україною, доєдналися до Декади безпеки дорожнього руху під егідою Всесвітньої організації охорони здоров'я (далі – ВООЗ). Згідно з її дослідженням, одним із головних факторів ризику ДТП як у світі, так і в Україні є перевищення встановлених обмежень швидкості. За статистичними даними поліції перевищення встановлених обмежень швидкості посідає друге місце серед причин, які спричиняють ДТП в Україні [1].

У звіті ВООЗ за 2018 р. «Про безпеку на дорозі» зазначені дванадцять основних цілей, які повинні досягти до 2030 р. всі країни-учасники Декади безпеки дорожнього руху для зниження ризиків і організації безпеки на дорозі. Однією з пріоритетних цілей є вдосконалення нормативно-правової бази, яка регулює питання організації безпеки дорожнього руху [2].

За результатами соціологічного дослідження в рамках проєкту «Модернізація та підвищення безпеки дорожньої мережі в Україні», проведеного в 2017 р. було наголошено на наступному: 73 % респондентів зауважили, що відсутність контролю швидкості значно впливає на безпеку руху в Україні, 58 % – зізнались, що рідко, але перевищують встановлений ліміт швидкості на 20 км/год., 41 % – перевищують встановлений ліміт швидкості понад 110 км./год. на заміських дорогах, 10 % – перевищують швидкістю понад 160 км/год, 80 % водіїв – звернули увагу на необхідність запровадження більш суворих покарань за перевищення швидкості, таку ж позицію висловили 84 % респондентів-не водіїв [3]. За результатами дослідження ВООЗ встановлено, що в Європі перевищують встановлені обмеження швидкості 40–50 % водіїв. Так, найбільшого успіху в різкому зниженні рівня смертності та травматизму на дорогах за рахунок дотримання правил дорожнього руху за останні десятиліття досягли такі країни: Нідерланди, Швеція, Сполучене Королівство Великої Британії та Північної Ірландії, Німеччина, Литва, тощо[4]. Саме ці країни, постійно вдосконалюючи законодавство, є успішними з точки зору встановлення безпечних обмежень швидкості руху так і за рахунок попередження тяжких наслідків спричинених такими порушеннями. Законодавства щодо відповідальності за перевищення встановлених обмежень швидкості руху в Європі має певні особливості:

1. Вид та розмір стягнення/покарання залежить від тяжкості наслідків, спричинених порушенням правил дорожнього руху. Така особливість характерна для законодавства Німеччини. Саме в цій країні градація і розмір штрафу є дуже деталізованим і залежить від рівня небезпеки, на яку водій наразив себе й інших учасників дорожнього руху. Наприклад, покарання

за перевищення швидкості на 20 км/год у місцях щільної забудови буде більш суворим, аніж покарання за те саме порушення вчинене на трасі [5].

2. Нульова толерантність до перевищення встановлених обмежень швидкості руху. Наприклад, перевищивши швидкість на 1–20 км/год на території Іспанії, порушник сплатить штраф у розмірі 100 євро, а перевищення швидкості більше ніж на 50 км/год у Литві, на додачу до штрафу, водія позбавлять водійського посвідчення строком від 1 до 6 місяців, а таке ж порушення у Хорватії загрожує водієві позбавленням волі строком до 60 діб. Також, у багатьох країнах Європи, на додачу до штрафів і санкцій, існує система балів, головна мета якої – карати більш суворо тих водіїв, які порушують правила дорожнього руху систематично. Накопичивши певну кількість балів за обмежений проміжок часу, водій втрачає водійське посвідчення.

3. Розмір покарання у виді штрафу залежить від рівня доходу порушника. Окрім фіксованих штрафів, в таких європейських країнах як Великій Британії та Фінляндії, призначають штрафи, що безпосередньо залежать від рівня доходу порушника. У Сполученому Королівстві Великої Британії, водій, який перевищив дозволену швидкість на 18 км/год сплатить штраф у розмірі 75 % від щотижневого доходу. Розмір штрафу у Фінляндії, залежить від заробітної плати та від кількості осіб на утриманні. Таким чином, фінансове покарання навіть для заможних європейських громадян є суттєвим.

А яке ж нормативно-правове забезпечення вищезгаданого питання в Україні?

1. Відповідно до Правил дорожнього руху рух транспортних засобів у населених пунктах зі швидкістю не більше 50 км/год був встановлений з 1 січня 2018 р. [6, п. 12.4].

2. В Україні відповідальність за порушення встановлених обмежень швидкості регулюється Кодексом України про адміністративні правопорушення. Ним же встановлено, що розмір штрафу залежить від факту створення аварійної ситуації водієм [7, ст. 122].

3. Градація штрафів відсутня. Розмір штрафу залежить від кількості км/год понад встановленої межі безпечної швидкості: штраф за перевищення встановлених обмежень швидкості руху транспортних засобів більш як на 20 км/год. становитиме 340 гривень, (приблизно 11 євро, у Польщі – 30 євро, у Болгарії – 51, у Чехії – 107), за перевищення на 50 км/год і більше штраф становить 1700 гривень (55 євро, у Польщі – 269 євро, у Болгарії – 358, у Чехії – 430).

4. В Україні не має позиції нульової толерантності щодо перевищення встановленої межі швидкості. На законодавчому рівні закріплений «безкарний поріг» перевищення швидкості руху – 20 км/год, якщо порушник перевищить швидкість на 19 км/год, він взагалі не отримає фінансового покарання.

5. Основним видом покарання за порушення встановлених обмежень швидкості руху в Україні є штраф. Покарання у виді позбавлення права керувати транспортом на певний строк можливе у випадку створення водієм аварійної обстановки [7, ст. 122].

6. Розмір штрафу фіксований і не залежить від рівня доходу українських громадян.

Враховуючи вищезазначене, можна стверджувати, що українське законодавство, що регулює питання відповідальності осіб, які перевищили встановлені обмеження швидкості руху, потребує наступного вдосконалення.

1. Необхідно переглянути градацію штрафів швидкісного режиму адже наразі вона не є співрозмірною з рівнем суспільною небезпеки, на яку водії наражають себе й інших учасників дорожнього руху (наразі особа, яка перевищила швидкість на 21 км/год сплатить той самий штраф, що і особа яка перевищила швидкість на 49 км/год, хоча відомо, що кожні 5 км/год збільшення швидкості в міських зонах і на 10 км/год в заміських зонах вдвічі збільшують ймовірність ДТП з потерпими, тобто різниця у ймовірності аварії з важкими наслідками зростає на 400 %, якщо швидкість руху досягає 99 км/год замість встановленої 50 км/год).

2. На законодавчому рівні, подальшому зниженню кількості порушень і, відповідно, рівню смертності та травматизму на дорогах сприятиме зменшення порогу толерантності, тобто зменшення «безкарного» ліміту перевищення швидкості, збільшення рівня штрафів і запровадження додаткових видів покарань.

3. Організація інформаційно-просвітницьких кампаній та активне залучення до них ЗМІ.

Список використаних джерел

1. Сайт МВС. URL: <http://patrol.police.gov.ua/> (дата звернення: 18.10.2021).
2. Road traffic injuries. URL: <https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>.
3. Факти про надмірну швидкість. URL: <https://cedem.org.ua/wp-content/uploads/2017/03/Fakty-pro-nadmirnu-shvydkist.pdf>

4. Partner Updates from The George Institute for Global Health. URL: <https://www.unroadsafetyweek.org/en/news/news-item/t/partner-updates-from-the-george-institute-for-global-health>
5. Як карають за перевищення швидкості в Україні та країнах Європи. URL: <https://cedem.org.ua/analytics/ukrayini-ta-krayinah-uevropy/>
6. Про Правила дорожнього руху: Постанова Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306. *Верховна Рада України*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF#Text>.
7. Кодекс України про адміністративні правопорушення: Закон України від 07.12.1984 р. № **8073-X**. Дата оновлення: 27.04.2021. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10#>.

БЕЗПЕКА ДОРОЖНЬОГО РУХУ: ЩОДО МІЖНАРОДНО-ПРАВОВОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ

Колодяжний М. Г.,

кандидат юридичних наук, старший науковий співробітник,
завідувач відділу кримінологічних досліджень, Науково-дослідний
інститут вивчення проблем злочинності імені академіка В. В. Сташиса
НАПрН України

1. Безпека дорожнього руху вважається однією із найактуальніших соціальних проблем сучасності. Це стосується усіх без виключення країн світу. За даними ВООЗ (2018 р.), щорічно у світі відбувається понад 1,35 млн випадків смерті внаслідок ДТП. Це означає, що кожні 24 с у світі помирає одна людина, стаючи жертвою останніх. При цьому дорожньо-транспортний травматизм є першою причиною смерті серед дітей віком 5–14 років і молоді віком 15–29 років. Моніторинг ситуації щодо безпеки дорожнього руху на глобальному (загальносвітовому) рівні демонструє прямий кореляційний зв'язок соціально-економічного рівня розвитку конкретної країни й добробуту громадян, які у ній проживають, зі станом безпеки дорожнього руху. Зокрема, у країнах із низьким рівнем доходів пропорція питомої ваги транспортних засобів до випадків смерті від ДТП складає 1:13. Тоді як у державах із високим рівнем доходів таке співвідношення становить 40:7 [1]. Недарма ООН у Цілях сталого розвитку до 2030 р. закріплена ціль № 11. Вона передбачає, окрім іншого, забезпечити всім можливість користуватися безпечними, недорогими,

доступними та екологічно стійкими транспортними системами на основі передусім підвищення безпеки дорожнього руху [2].

2. Убезпечення дорожнього руху, зменшення випадків дорожньо-транспортного травматизму й смертності на дорогах, модернізація стандартів у сфері дорожньо-транспортної інфраструктури, автопромисловості тощо не уявляються можливими без відповідного міжнародно-правового забезпечення. Під ним пропонується розуміти сукупність нормативно-правових актів міжнародного характеру, виданих та/або розроблених за участі офіційних інституцій з міжнародним статусом, спрямованих на забезпечення дорожнього руху, зменшення смертності й дорожньо-транспортного травматизму у різних державах світу.

3. Суб'єктами міжнародно-правового забезпечення безпеки дорожнього руху є передусім ООН. Вона вважається найбільш авторитетною міжнародною інституцією, на яку покладається задача вирішення багатьох соціальних проблем сучасності: від бідності й голоду – до усунення наслідків пандемічних загроз сучасності (COVID-19, гарячка Західного Нілу, вірус Ебола та ін.) й низького рівня безпеки дорожнього руху, особливо в економічно вразливих країнах, включаючи Україну.

Глобальною гуманітарною політикою опікується один із структурних підрозділів ООН, якою є Економічна і Соціальна Рада (ЕКОСОР). Цей орган безпосередньо займається підготовкою, розробкою, внесенням змін і доповнень до галузевих міжнародно-правових актів. Такими є зазвичай конвенції, резолюції та інші рішення. ЕКОСОР у питаннях безпеки дорожнього руху й експлуатації транспорту тісно взаємодіє з ВООЗ, Світовим банком, Радою Європи, Європейським парламентом, Європейською комісією та багатьма іншими суб'єктами міжнародної політики.

Суб'єктами врегулювання відповідних питань у зазначеній царині можна вважати міністерства транспорту та інші подібні відомства різних країн, відповідальні за реалізацію політики у сфері дорожнього руху. Вони не лише укладають дво- та багатосторонні міждержавні угоди, а й беруть участь у різних заходах щодо вирішення проблем транспортної безпеки. Наприклад, за даними Міністерства інфраструктури України, на теперішній час нашою державою укладено аж 51 міжнародну угоду з 46 країнами світу у галузі автомобільного транспорту.

Суб'єктами міжнародно-правового забезпечення у вказаній царині є й окремі неурядові організації на кшталт Всесвітньої асамблеї молоді (World Assembly of Youth – WAY). Це – міжнародний координаційний орган національних молодіжних організацій у 140 країнах світу, який має

консультативний статус в ООН, тісно співпрацює з багатьма іншими міжнародними організаціями: ЮНЕСКО, ЮНІСЕФ, ПРООН, ВООЗ та ін. [3].

4. Опрацювання багатьох міжнародно-правових актів у сфері убезпечення дорожнього руху дає підстави для формування загального уявлення про їх систему, а також здійснення їх класифікації за сферою врегулювання відповідних правовідносин у межах загальної царини безпеки дорожнього руху на такі види:

а) щодо формування глобальної політики у сфері безпеки дорожнього руху (резолюція ООН від 31.08.2020 р. № 74/299 «Підвищення безпеки дорожнього руху у всьому світі» про оголошення 2021-2030 рр. другим Десятиліттям дій із забезпечення безпеки дорожнього руху; Глобальний план ООН щодо здійснення Десятиліття дій із забезпечення безпеки дорожнього руху у 2011-2020 рр.; десять резолюцій ООН, прийнятих кожні два роки упродовж 2003-2018 рр. на предмет підвищення безпеки дорожнього руху у всьому світі);

б) щодо запобігання ДТП (резолюції ВООЗ 1966 р. і 1974 р.);

в) у сфері перевезення пасажирів та роботи пасажирського транспорту (Конвенція ООН про дорожній рух 1968 р., Конвенція СНД про міжнародні автомобільні перевезення пасажирів і багажу 1999 р. та ін.);

г) у сфері перевезення вантажів (Конвенція ООН про дорожній рух 1968 р., Конвенція ООН про договір міжнародного дорожнього перевезення вантажів 1956 р., Конвенція ООН про міжнародні змішані перевезення вантажів 1980 р., Європейська Угода про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів 1957 р.);

д) щодо створення одноманітності правил дорожнього руху (Конвенція ООН про дорожній рух 1968 р., Конвенція ООН про дорожні знаки та сигнали 1968 р.);

е) у сфері безпеки дорожнього руху молоді (Декларація молоді з безпеки дорожнього руху 2007 р.);

є) щодо інфраструктури автомобільного транспорту (Європейська угода про міжнародні автомагістралі 2002 р.);

ж) щодо покарання осіб за кримінальні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту (Європейська конвенція про покарання за дорожньо-транспортні злочини 1964 р.) та ін.

5. Значення міжнародно-правового забезпечення безпеки дорожнього руху важко переоцінити. У цілому воно зводиться до такого:

– уніфікація міжнародних вимог і правил у сфері безпеки дорожнього руху, експлуатації транспорту, зменшення смертності й травматизму від ДТП;

- розробка й постійна модернізація стандартів у сфері безпеки дорожнього руху;
- формування міжнародно-правової бази для розроблення національного законодавства у цій царині;
- розширення поінформованості світової спільноти про стан справ у сфері безпеки дорожнього руху на глобальному, регіональному й національному рівнях;
- сприяння зменшенню державами економічних втрат від дорожньо-транспортного травматизму;
- створення єдиного глобального правового базису, спрямованого на збереження життя та здоров'я людей по всьому світові як учасників дорожнього руху тощо.

Список використаних джерел

1. Global status report on road safety 2018: summary (2018). Geneva: World Health Organization. URL: <http://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/277370/WHO-NMH-NVI-18.20-eng.pdf?ua=1>.
2. Глобальні цілі сталого розвитку: 2015-2030 / Організація Об'єднаних Націй. URL: <https://www.ua.undp.org/content/ukraine/uk/home/sustainable-development-goals.html>.
3. World Assembly of Youth. URL: <https://way.org.my/about-way>.

ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ АБО ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТУ ОСОБАМИ, ЯКІ КЕРУЮТЬ ТРАНСПОРТНИМИ ЗАСОБАМИ В СТАНІ СП'ЯНИННЯ

Корабель М. Г.,

кандидат юридичних наук, доцент кафедри
державно – правових дисциплін, кримінального права та процесу
Харківського національного педагогічного
університету імені Г. С. Сковороди

Верховною Радою України 16 лютого 2021 року прийнято Закон України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо посилення відповідальності за окремі правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху» № 1231-IX[1], яким внесено зміни до Кодексу Укра-

їни про адміністративні правопорушення[2], Кримінального кодексу України[3], а також законів України «Про дорожній рух»[4] та «Про Національну поліцію»[5].

Безпека дорожнього руху – це надзвичайно актуальна тема для нашої держави. Рівень смертності та травматизму внаслідок ДТП в нашій країні є найвищий серед країн Європи. Актуальність проблеми визнано на державному рівні та потребує комплексного підходу щодо вирішення питання забезпечення дорожнього руху в Україні. Одним з дієвих превентивних заходів є посилення відповідальності в адміністративному та кримінальному законодавстві. Так, пунктом 12 Закону № 1231-IX внесено зміни до КК України, виокремлення кримінальної відповідальності за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами в стані сп'яніння знайшло своє відображення в ст. 286–1 КК. Незважаючи на широкий суспільний резонанс водії, які керували в стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння не завжди отримують покарання необхідне та достатнє для їх виправлення та попередження нових злочинів як засудженим так і іншими особами, що не поширює серед суспільства розуміння протиправності діяння.

Щодо доцільності доповнення КК України досліджуваною статтею варто зробити порівняльно – правовий аналіз з статтями 67, 286 КК України. Так, у вичерпному переліку обставин, що обтяжують покарання передбачено п. 13 ст. 67 «вчинення кримінального правопорушення особою, що перебуває у стані алкогольного сп'яніння або у стані, викликаному вживанням наркотичних або інших одурманюючих засобів»[3]. Відповідно, суд при призначенні покарання має враховувати зазначену в п. 13 обставину або не визнавати, але навітьши мотиви свого рішення у вироку.

Проведення правового аналізу частин ст. 286 «Порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами»[3] та ст. 286–1 КК «Порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами в стані сп'яніння»[3] вбачається одна обтяжуюча обставина що передбачена п. 13 ст. 67 КК. Порівняльний аналіз санкцій досліджуваних статей також суттєво не відрізняється, а враховуючи вчинення кримінального правопорушення в стані сп'яніння вид та розмір покарання в вирокі суду буде відповідати ступеню суспільної небезпеки.

п. 4 ст. 67 «Якщо будь-яка з обставин, що обтяжує покарання, передбачена в статті Особливої частини КК як ознака кримінального

правопорушення, що впливає на його кваліфікацію, суд не може ще раз враховувати її при призначенні покарання як такоу, що його обтяжує»[3]. Відповідно, призначаючи покарання за ст. 286–1 КК суд не може враховувати обтяжуючою обставиною передбачену п. 13 ст. 67 КК, а саме вчинення кримінального правопорушення в стані сп'яніння.

Проведений правовий аналіз ст. 286–1 КК України дає змогу зробити наступні висновки: по – перше, державна політика розвитку убезпечення дорожнього руху є однією з пріоритетних напрямків, що не можна не до оцінювати; по – друге, посилення відповідальності за окремі правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху мають не дублювати вже існуючі статті КК України, а розширювати межі об'єктивних та суб'єктивних ознак кримінальних правопорушень; по – третє, потреба розвитку законодавства в сфері безпеки дорожнього руху є підставою подальшого дослідження науковцями на дисертаційному або монографічному рівні.

Список використаних джерел

1. Закон України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо посилення відповідальності за окремі правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху» № 1231-IX <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1231-20#Text>
2. Кодекс України про адміністративні правопорушення <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10#Text>
3. Кримінальний кодекс України <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2341-14#Text>
4. Закон України «Про дорожній рух» <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12#Text>
5. Закон України «Про національну поліцію» <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/580-19#Text>

ОКРЕМІ ПРАКТИЧНІ АСПЕКТИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ В УКРАЇНІ

Крайник Г. С.,

кандидат юридичних наук, доцент

кафедри кримінально-правових дисциплін та адміністративного права
Харківського університету

Через встановлення обставин дорожньо-транспортної пригоди (далі – ДТП) та їх аналізу визначаються її причини, а відтак і особи,

які порушили певні правила дорожнього руху чи експлуатації транспорту [1].

О. Амелін вважає, що протидія злочинності – комплекс заходів, спрямованих на зниження вже існуючого рівня злочинності, а запобігання злочинності – недопущення вчинення злочинів у майбутньому [2, с. 101].

На міжнародному рівні правовими актами, що встановлюють стандарти дорожнього руху та його безпеки, є: Конвенція ООН про дорожній рух разом із Протоколом про дорожні знаки та сигнали від 1949 р.; Конвенція про дорожній рух 1968 р.; Резолюція ООН про підвищення безпеки дорожнього руху у світі 2008 р. В Україні теж існує відповідне нормативне забезпечення цієї діяльності [3; 4 та ін.].

Світовий досвід запобігання ДТП показує, що суттєво допоможуть убезпечити дорожній рух в Україні :

- 1) освітлені та з належною розміткою пішохідні переходи;
- 2) якісне дорожнє покриття на дорогах України;
- 3) належні дорожні знаки та розмітка на дорогах тощо. Окремої уваги заслуговують дані з соціальних мереж про небезпечні ділянки доріг та потребу їх усунення. Так, за даними Т. Матвійчука (соціальна мережа Фейсбук) на автошляху М-06 Київ-Чоп (532–533 км) поблизу села Ямпіль Львівської області за 4 роки сталося 71 ДТП. Небайдужі ініціювали збір підписів на петиції про безпечне перехрестя. Прикро, що цей приклад показує тривалу неефективну роботу чиновників усіх рівнів по запобіганню ДТП.

Додатково опосередковано допоможуть камери фіксації порушень правил дорожнього руху, оскільки: а) одних водіїв дисциплінує вже їх наявність; б) після притягнення до відповідальності багато інших водіїв будуть менше порушувати правила безпеки дорожнього руху, зокрема, швидкісний режим.

Окрім цього, в європейському законодавстві намітився прогресивний підхід щодо обчислення штрафів за порушення правил дорожнього руху, сума яких ставиться у залежність від: а) місячного окладу порушника (без податків) чи мінімального заробітку, встановленого у країні (у Фінляндії при розмірі заробітку менше 50 дол. США штраф не нараховується); б) річного доходу порушника [5, с. 45]. Тож вважаю, що в Україні слід теж змінити кардинально систему обчислення штрафів за порушення правил дорожнього руху, визначивши, що їх сума ставиться у залежність від місячного окладу порушника (без податків). Це є значно більш соціально справедливо (порушник матиме кошти на існування, а не віддасть останнє державі, що відповідає ст. 3 Конституції України), та дозволить

збільшити суми штрафів (при притягненні до відповідальності одного мільйонера до бюджету поступить понад 100000 грн, що складає десяту частину місячного доходу, тоді як для виконання такого «фантастичного» показника патрульній поліції треба в сучасних умовах знайти близько 2000 порушників (штраф з кожного приблизно 500 грн).

Серед ефективних законодавчих ініціатив можна виділити такі:

1) заборона на розмову по мобільному телефону за кермом без гарнітури (винятки становлять деякі штати США, Швеція) або повна заборона розмов по телефону за кермом (Швейцарія, Бельгія);

2) заборона паління за кермом (обговорюється у Німеччині, США; у Великій Британії діє з 2007 р., за що передбачений штраф розміром 30 фунтів);

3) підвищення суворості покарання для водіїв, винних у ДТП через втому (за статистикою, кожна десята загибель людей в аваріях пов'язана саме із втомою водія);

4) усунення агресивності водіїв на шляхах (агресивне мигтіння фарами, непристойні жести, агресивне переслідування іншого автомобіля тощо) [6, с. 200].

В. А. Мисливий приділив значну увагу загально-соціальним та спеціально-кримінологічним заходам попередження кримінальних правопорушень проти безпеки дорожнього руху та віктимологічним проблемам цих правопорушень) [7, с. 232–308]. Варто погодитись з поглядом В. А. Мисливого щодо доцільності впровадження новітніх технологій у сферу дорожнього руху України (інформаційно-обчислювальних мереж, автоматизованих систем управління дорожнім рухом тощо) [7, с. 255].

Висновки. З урахуванням світового позитивного досвіду запобігання ДТП, Україні варто запозичити окремі кращі практики, що суттєво допоможуть убезпечити дорожній рух в Україні, запобіганню та протидії ДТП, створенню безпечного дорожнього середовища, підвищення безпеки транспортних засобів, підвищення безпеки вантажів:

1) змінити кардинально систему обчислення штрафів за порушення правил дорожнього руху в Україні, визначивши, що їх сума ставиться у залежність від місячного окладу порушника (без податків). Це є значно більш соціально справедливо, відповідає ст. 3 Конституції України та дозволить збільшити суми штрафів;

2) більш масштабно робити освітлені та з належною розміткою пішохідні переходи;

3) прискорити темпи покращення якості дорожнього покриття на дорогах України;

4) не шкодувати коштів на належні дорожні знаки та розмітка на дорогах, зокрема, не допускати ситуацій як зараз на автошляху М-06 Київ-Чоп (532–533 км) поблизу села Ямпіль Львівської області, де за 4 роки сталося 71 ДТП;

5) на аварійно небезпечних ділянках встановити камери фіксації порушень правил дорожнього руху;

6) заборона на розмову по мобільному телефону за кермом без гарнітури (досвід США, Швеції) або повна заборона розмов по телефону за кермом (досвід Швейцарії, Бельгії);

7) підвищення суворості покарання для водіїв, винних у ДТП через втому (за статистикою, кожна десята загибель людей в аваріях пов'язана саме із втомою водія);

8) мінімізація агресивності водіїв на шляхах (агресивне мигтіння фарами, непристойні жести, агресивне переслідування іншого автомобіля тощо) шляхом збільшення або встановлення штрафів за відповідні дії винним;

9) широке впровадження новітніх технологій у сферу дорожнього руху України (інформаційно-обчислювальних мереж, автоматизованих систем управління дорожнім рухом тощо).

Список використаної літератури

1. Даньшин М. В., Колеснік І. І. Поняття злочинів проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту як предмет кримінального дослідження. *Вісник ХНУ ім. В. Н. Каразіна*, 2016. С. 159–160.
2. Амелін О. Визначення понять «протидія» та «запобігання» щодо злочинності та їх співвідношення. *Вісник прокуратури*. № 3 (153). 2014. С. 96–102. С. 101.
3. Правила дорожнього руху : затв. постановою Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF>.
4. Про дорожній рух: закон України від 30 червня 1993 р. № 3353-ХІІ. *Відом. Верхов. Ради України*. 1993. № 31. Ст. 338.

5. Мачульская И. Г. Общие тенденции развития дорожного движения и обеспечения его безопасности в XXI веке. *Обеспечение безопасности дорожного движения в России: аналит. вестн. Совета Федерации ФС РФ*. 2006. № 15. С. 38–54.
6. Полтава К. О. Кримінологічна характеристика та запобігання автотранспортним злочинам, що пов'язані із загибеллю людей або тяжкими тілесним ушкодженням, в Україні: монографія. Харків : Право, 2014. 284 с.
7. Мисливий В. А. Злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту: монографія. Дніпро: Юрид. академія М-ва внутр. справ, 2004. 380 с.

ЗАРУБІЖНИЙ ДОСВІД ПОПЕРЕДЖЕННЯ АДМІНІСТРАТИВНИХ ПРАВОПОРУШЕНЬ У СФЕРІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Крепакова М. Ю.,

кандидат юридичних наук,
старший викладач кафедри поліцейської діяльності та публічного
адміністрування, факультету № 3,
Харківського національного університету внутрішніх справ

Згідно статті 13 Закону України «Про дорожній рух» [1] об'єднання громадян і громадяни мають сприяти державним органам у здійсненні заходів щодо безпеки дорожнього руху. Але на сьогодні діючим законодавством про адміністративні правопорушення не забезпечено належний механізм для участі громадськості у здійсненні таких заходів.

У деяких країнах світу такий механізм вже впроваджено. Так, в Республіці Узбекистан діє Положення про порядок прийняття та розгляду відеозаписів про випадки правопорушень, зафіксованих засобами відеотехніки, встановленими в автотранспортних засобах фізичних та юридичних осіб, а також за допомогою технічних засобів відеоспостереження, фотозйомки та мобільних пристроїв та заохочення осіб, які їх надали» [2]. Починаючи з 1 січня 2021 року відеозаписи порушень, зафіксованих відеореєстраторами, а також технічними засобами відеос-

постереження, фотозйомки та мобільними пристроями, прирівнюються до відеозаписів, зафіксованих за допомогою спеціальної автоматизованої техніки фото-, відеозапису, та розглядаються в установленому порядку відповідно до Кодексу Республіки Узбекистан про адміністративну відповідальність» [3]. Фізичні та юридичні особи мають право зафіксувати засобами відеотехніки випадки правопорушень, скоєні учасниками дорожнього руху (за винятком пасажирів та пішоходів), а також у триденний термін направити їх для розгляду до органів внутрішніх справ через централізовану систему. У відеозаписі про випадок правопорушення, зафіксованому засобами відеотехніки, мають бути чітко помітні: вчинене правопорушення; марка транспортного засобу та державний номер; дата та час скоєного правопорушення. Категорично забороняється різними способами вносити зміни до відеозаписів, що відображають випадок правопорушення. Змінені відеозаписи не розглядаються, за винятком вирізаної з метою скорочення обсягу частини, в якій безпосередньо зафіксовано випадок правопорушення (зазвичай тривалість відеозапису не повинна перевищувати 120 секунд). При направленні відеозаписів про випадки правопорушення до централізованої системи такі відомості мають зазначатися повністю: прізвище, ім'я, по батькові, адресу постійного місця проживання, назву юридичної особи, місце проживання (поштовий індекс), реквізити банківського рахунку (у разі заповнення відеозапису представником юридичної особи); номер мобільного телефону або банківської пластикової картки та електронну адресу; місце, дата та час скоєння правопорушення. Розгляд випадків правопорушення, зафіксованих засобами відеотехніки, а також правопорушень, зафіксованих спеціальними автоматизованими технічними засобами фото та відеофіксації, здійснюється у порядку, встановленому Кодексом про адміністративну відповідальність. Прийом та розгляд записів правопорушень, зафіксованих за допомогою засобів відеотехніки, а також заохочення осіб, які їх надали, здійснюється за схемою згідно з додатком до цього Положення. Відеозаписи із зафіксованими правопорушеннями, що надійшли до централізованої системи, протягом трьох днів розглядаються адміністративним інспектором Державної служби безпеки дорожнього руху та приймаються відповідні рішення. Підстави для відмови заведення адміністративної справи: відеозапис не відповідає вимогам Положення, або є неякісним; при завантаженні

відеозапису до централізованої системи не забезпечено дотримання вимог, передбачених Положенням; до відеозапису внесені зміни (за винятком вирізаної з метою скорочення обсягу частини, в якій безпосередньо зафіксовано випадок правопорушення); щодо правопорушення, зафіксованого у відеозаписі, вже ухвалено рішення або порушено адміністративну справу

За результатами розгляду відеозаписів випадків правопорушення, зафіксованих засобами відеотехніки, відповідь особі, що надала відеозапис, надсилається у п'ятнадцятиденний термін в електронному вигляді.

Особи, які надали відеозаписи із зафіксованими правопорушеннями, заохочуються грошовою винагородою у розмірі п'яти відсотків встановленої в Республіці Узбекистан мінімальної заробітної плати за рахунок суми штрафу, стягнутої з правопорушника.

У випадках застосування судом заходу покарання, не пов'язаного з адміністративним штрафом, заохочення особи, яка надала відеозапис, провадиться відповідно постанови Кабінету Міністрів Республіки Узбекистан від 8 січня 2018 року № 15 «Про затвердження Положення про порядок заохочення громадян та громадських організацій за активну участь у профілактиці правопорушень та боротьбі зі злочинністю» [4].

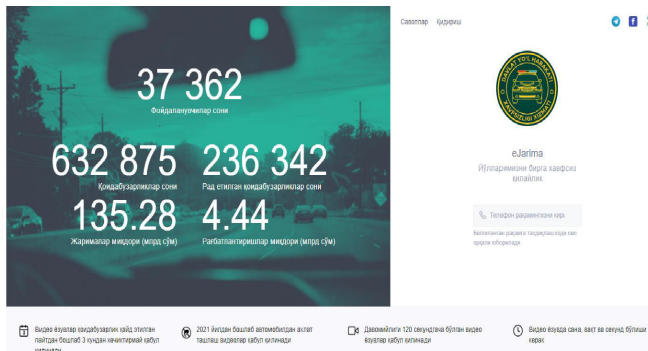
Громадяни, які надали відеозапис зафіксованого правопорушення, вказують номер мобільного телефону або номер банківської пластикової картки, а юридичні особи – реквізити банківського рахунку, а також спосіб отримання грошового заохочення.

Після стягнення штрафу з правопорушника сума грошового заохочення списується в автоматизованому режимі з розрахункового рахунку позабюджетних коштів Міністерства внутрішніх справ Республіки Узбекистан на рахунок номера мобільного телефону або банківської пластикової картки фізичної особи, а юридичним особам перераховуються на їхні банківські рахунки.

Розголошення відомостей про осіб, які надали відеозаписи зафіксованих правопорушень, не допускається.

Отже, громадяни через централізовану систему на офіційному веб-сайті Міністерства внутрішніх справ Республіки Узбекистан <https://video.yhxbb.uz/login> можуть звертатися з відеозаписами порушень у сфері ПДР, таким чином сприяючи притягненню винних осіб до відповідальності. Головний заклик цього сайту: «Давайте разом зробимо наші дороги безпечнішими».

Щоб надіслати відеозапис потрібно зареєструватись. Для цього необхідно ввести свій мобільний номер телефону. Код підтвердження буде надіслано на вказаний номер через SMS.



Також на сторінці зазначені статистичні дані, такі як: кількість користувачів (37362), кількість правопорушень (632875), кількість відхиленних правопорушень (236342), суми штрафів (135.28) та розмір заохочень (4.44). Фоланувчилар сони Фодаланувчилар с

На нашу думку, досвід Республіки Узбекистан є прикладом ефективного залучення громадськості до контролю на дорогах та може бути запроваджено в Україні, що буде сприяти в створенні безпечних умов на автомобільних дорогах в нашій країні.

Список використаних джерел

1. Закон України «Про дорожній рух». URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12#Text> (дата звернення: 31.10.2021).
2. Постанова Кабінету Міністрів Республіки Узбекистан «Про додаткові заходи з підвищення ефективності боротьби з правопорушеннями у сфері безпеки дорожнього руху». URL : <https://lex.uz/ru/docs/3913583> (дата звернення: 31.10.2021).
3. Кодекс Республіки Узбекистан об административной ответственности. URL : <https://lex.uz/docs/97661> (дата звернення: 31.10.2021).
4. Постанова Кабінету Міністрів Республіки Узбекистан від 8 січня 2018 року № 15 «Про затвердження Положення про порядок заохочення громадян та громадських організацій за активну участь у профілактиці правопорушень та боротьбі зі злочинністю». URL : <https://lex.uz/docs/3499759> (дата звернення: 31.10.2021).

ПРАКТИЧНІ АСПЕКТИ ПІДВИЩЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ НА ТЕРИТОРІЇ ТЕРНОПІЛЬСЬКОЇ ОБЛАСТІ

Метельський І.Д.,

кандидат юридичних наук, старший викладач
кафедри кримінального права та процесу
юридичного факультету Західноукраїнського національного
університету

Однією із найбільших проблем нашої держави на сучасному етапі її розвитку є дорожньо-транспортний травматизм. Кожного дня із засобів масової інформації ми чуємо про випадки ДТП на дорогах України.

Так, наприклад 26 жовтня у пресі прозвучала інформація, що близько 11:00 на автошляху Тернопіль – Львів – Рава-Руська, неподалік села Озерна, що на Тернопільщині сталася жаклива аварія. Як стверджують поліцейські, водій автомобіля Audi-A3 прямував до міста Тернополя зі сторони міста Львова та перевищив дозволену швидкість руху на цій ділянці дороги, в результаті чого не впорався з керуванням. Як наслідок, його транспортний засіб злетів у кювет. Від сили удару пасажирка загинула на місці, а водія без свідомості рятувальники, буквально вирізали спеціальними приладами із понівеченого автомобіля. [1]

Таких прикладів можна назвати безліч і, особливо небезпечними є випадки, коли внаслідок ДТП гинуть люди. Вивчаючи кількість ДТП на території Тернопільської області, можна побачити, що з кожним роком їх кількість зростає. Згідно офіційної статистичної інформації за період 2020 року зареєстровано **551** ДТП з постраждалими, що на 7 % більше ніж за аналогічний період 2019 року (514). Нижче зображена таблиця, де проілюстровано кількість випадків дорожньо-транспортних пригод на території Тернопільської області з 2018 по 2020 рік. [2]

Рік	ДТП	ДТП з потерпілими	Загинуло	Травмовано
2018	2224	424	85	557
2019	2295	514	108	676
2020	2479	551	64	678

Як бачимо з цієї таблиці, статистика є досить невеселою. Для редагування цієї статистики, необхідно розібратися, в першу чергу, із поняттям «безпека дорожнього руху» та її особливостями, а також говорити про основні напрямки її забезпечення. Ні закон України «Про дорожній рух», ні «Правила дорожнього руху» не визначають це поняття, що, на нашу думку, є великою прогалиною національного законодавства, яка створює умови для неналежного забезпечення безпеки дорожнього руху.

Щодо визначення поняття «безпека дорожнього руху», то, на думку, Ю. С. Шемшученка, це система певних заходів, зокрема організаційно-правових, економічних, технічних та інших, які спрямовані на створення безпечних і комфортних умов для учасників дорожнього руху. [3]

Козар Д. вважає, що під безпекою дорожнього руху слід розуміти стан захищеності учасників дорожнього руху, їхнього життя, здоров'я, майна та інших цінностей і життєво-важливих інтересів, відсутність ризику завдання шкоди таким цінностям та інтересам.[4] Як перше, так і друге визначення поняття безпеки дорожнього руху має свої недоліки, зокрема в жодному із них не враховується рівень захищеності учасників дорожнього руху, який визначає стан безпеки. На наш погляд, безпека дорожнього руху – це такий стан, який визначає рівень захищеності життя, здоров'я, майна та інших інтересів усіх учасників дорожнього руху.

Щодо особливостей забезпечення безпеки дорожнього руху на території Тернопільської області та відповідно причин дорожньо-транспортних пригод, то основними причинами автопригод, які були скоєні протягом 2020 року періоду, є: порушення правил маневрування – 868 автопригод (35 %) від усіх ДТП, а також перевищення безпечної швидкості – 495 ДТП (20 %), недодержання дистанції – 324 ДТП (13 %), керування транспортним засобом у нетверезому стані – 243 ДТП (10 %). [2]

Найбільш поширеними причинами автопригод з постраждалими, які були скоєні протягом звітного періоду є: порушення правил маневрування – 123 автопригоди (22 %), перевищення безпечної швидкості руху – 111 ДТП (20 %), недодержання дистанції – 49 ДТП (9 %) порушення правил проїзду пішохідних переходів – 70 ДТП (13 %), виїзд на смугу зустрічного руху – 42 ДТП (7,5 %) від усіх ДТП з постраждалими; що становить понад 80 % усіх ДТП з постраждалими. [2]

Проаналізувавши поняття безпеки дорожнього руху та причини, які є результатом неналежної роботи щодо забезпечення такої безпеки, вважаємо за доречне, зазначити заходи, які з урахуванням наведених статистичних даних стосовно причин ДТП, будуть сприяти забезпеченню та зміцненню цієї безпеки. На нашу думку, до основних заходів слід віднести:

- контроль швидкості в місцях концентрації ДТП;
- роз'яснення громадянам про небезпеку порушень правил дорожнього руху усіма учасниками дорожнього руху;
- підвищення ефективності діяльності патрульної поліції, шляхом збільшення обсягу повноваження, яка є основним органом забезпечення безпеки дорожнього руху;
- забезпечення нагляду за станом дорожнього покриття;
- підвищення рівня правосвідомості та правової культури учасників дорожнього руху.
- збільшення розміру покарання за порушення ПДР України.

Список використаної літератури

1. Повідомлення патрульної поліції Тернопільської області. URL: <https://www.facebook.com/201918403510537/posts/1531639687205062/?d=n>.
2. Статистична інформація управління патрульної поліції в Тернопільській області. URL: <https://ternopilcity.gov.ua>.
3. Ю. С. Шемшученко. Безпека дорожнього руху // Юридична енциклопедія : [у 6 т.] / ред. кол. Ю. С. Шемшученко (відп. ред.) [та ін.]. – К. : Українська енциклопедія ім. М. П. Бажана, 1998. – Т. 1 : А – Г. – 672 с. – ISBN 966-7492-00-X.
4. Д. Козар. Поняття та сутність безпеки дорожнього руху. Підприємництво, господарство і право. 2019. № 12. С. 176–180.
5. Долгополова М. М. Управління загальнодержавною системою забезпечення безпеки дорожнього руху : дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Харків, 2003. 210 с.
6. Про дорожній рух: Закон України від 30.06.1993 р. № 3353-ХІІ. Відомості Верховної Ради України. 1993. № 31. С. 338.
7. Про правила дорожнього руху: Постанова Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 р. № 1306 (зі змінами та доповненнями). Офіційний вісник України 2001. № 41, стор. 35.

БЕЗПЕКА ДОРОЖНЬОГО РУХУ: ЗАКОНОДАВЧИЙ ВИМІР

Мисливий В. А.,

доктор юридичних наук, професор, професор кафедри
інформаційного, господарського та адміністративного права
Національного технічного університету України
«Київський політехнічний інститут ім. Ігоря Сікорського»

Транспорт як одна з найбільш важливих галузей матеріального виробництва сьогодні є індикатором рівня розвитку суспільства, оскільки він забезпечує цивілізаційні зв'язки соціуму в планетарному масштабі. Разом з цим, сучасний транспорт і, зокрема, автомобільний супроводжується таким небезпечним явищем, як аварійність, що займає одне з перших місць у світі за тяжкістю заподіяння шкоди життю і здоров'ю людей. За статистикою в дорожньо-транспортних пригодах (далі – ДТП) щорічно гине близько 1 млн 300 тисяч людей, у зв'язку з чим проблема безпеки дорожнього руху на початку ХХІ століття стала предметом особливої уваги ООН для об'єднання зусиль світової спільноти щодо запобігання цьому небезпечному явищу.

Аналіз ситуації з безпекою дорожнього руху в Україні з використанням найбільш репрезентативних статистичних даних, які враховують кількість загиблих в ДТП (оскільки саме ці показники найбільш важче піддаються штучному регулюванню), надає наближену до реалій картину наслідків аварійності (таблиця 1).

Таблиця 1

Кількість загиблих осіб у ДТП за 1975–2020 рр. на території України (тис. осіб)

Рік	Кількість загиблих	Рік	Кількість загиблих	Рік	Кількість загиблих	Рік	Кількість загиблих
1975	7,5	1987	6,2	1999	5,3	2011	4,9
1976	6,8	1988	7,0	2000	5,2	2012	5,1
1977	7,0	1989	8,8	2001	5,9	2013	4,8
1978	7,1	1990	9,6	2002	5,9	2014	4,5
1979	7,3	1991	9,0	2003	7,1	2015	3,9

Рік	Кількість загиблих	Рік	Кількість загиблих	Рік	Кількість загиблих	Рік	Кількість загиблих
1980	7,3	1992	4,5	2004	6,9	2016	3,4
1981	7,4	1993	7,5	2005	7,2	2017	3,4
1982	7,3	1994	7,6	2006	7,6	2018	3,4
1983	7,1	1995	7,5	2007	9,6	2019	3,5
1984	6,2	1996	6,6	2008	7,7	2020	3,5
1985	6,3	1997	6,0	2009	5,3	-	-
1986	6,2	1998	5,6	2010	4,9	-	-

Для більшої наочності проілюструємо ці показники відповідним графіком з лінією тренда.

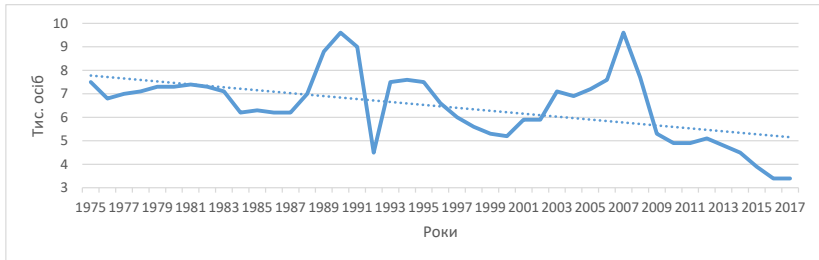


Рис. 1. Показники загиблих у ДТП за 1975–2020 рр. (тис. осіб)

Отже, абсолютні кількісні показники найбільш тяжких наслідків ДТП показують, що протягом 1975–2008 років аварійність в Україні залишалась на високому рівні і лише починаючи з 2009 року статистичні спостереження вказують на тенденцію їх зниження і стабілізацію на рівні 3,5 тис. загиблих.

Незважаючи на низький рівень розвитку вітчизняного автопрому, автомобільний парк держави стрімко зростає за рахунок потужних світових автомобільних виробників. І хоча число автомобілів в країні становить близько 9 млн. одиниць, що є одним з найнижчих показників автомобілізації в Європі, рівень аварійності в Україні залишається одним з найбільших на континенті, а відтак вимагає заходів щодо її запо-

біганню. Дослідження детермінантів ДТП показує, що на їх виникнення впливають багато факторів, серед яких найбільш уразливим визнається «людський фактор», що пов'язують з водієм транспортного засобу, хоча такий фактор як безпосередньо, так й опосередковано торкається майже всіх елементів системи дорожнього руху, адже транспортні засоби, дороги та інші елементи дорожньої інфраструктури є продуктом виробничої, організаційної, експлуатаційної та іншої діяльності людини.

Уразливість «людського фактору» – учасників дорожнього руху і, в першу чергу, водіїв транспортних засобів, знаходить свій прояв в їх протиправних діях, що коливаються у межах від девіантної до анти-суспільної поведінки, яка в конкретній ситуації стає вирішальною причиною транспортних деліктів. Виходячи з цього, незамінним та ефективним важелем впливу на людський фактор та убезпечення дорожнього руху має належати законодавчому забезпеченню безпеки дорожнього руху.

Важливим у цьому відношенні має бути доопрацювання та прийняття Закону України «Про дорожній рух та його безпеку» [1] з його складовою – Правилами дорожнього руху (далі – ПДР), адже враховуючи важливість сфери дорожнього руху відносини в ній мають регулюватися, перш за все, не підзаконними актами, а на законодавчому рівні (п. 5 ст. 92 Конституції України). Натомість, як показує наш аналіз, чинний Закон України «Про дорожній рух» при оцінці кримінальних правопорушень у судовій практиці згадується лише у 2,5 % вироків, постанов, ухвал та інших судових рішень, що при його вищій юридичній силі, порівняно з ПДР, фактично нівелює роль та значення цього закону.

При застосуванні законодавства з безпеки дорожнього руху щодо кримінально-правової оцінки кримінальних правопорушень проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту необхідно враховувати: особливості бланкетного характеру кримінально-правових норм в частині відповідного тлумачення приписів законодавчих і нормативно правових актів, що стосуються значення соціальних, організаційних, статусних, технічних, технологічних, інформаційних, медичних та інших нормативів з безпеки дорожнього руху, оскільки вони містять положення, що стосуються кваліфікації вказаних діянь, а також обставин, які обтяжують покарання тощо.

На законодавчому і нормативно-правовому рівні вимагають врегулювання правила, стандарти і нормативи, що стосуються порядку експлуатації механічних транспортних засобів, оскільки чинні «Правила експлуатації колісних транспортних засобів» [2] не поширюються на

власників індивідуального автотранспорту, а відтак не забезпечують правозастосовну практику відповідними положеннями, необхідними для належної правової оцінки дорожньо-транспортних деліктів.

У цьому ж контексті в державі залишаються не закріпленими положення Конвенції про дорожній рух (Відень, 1968 р.) [3], консолідованої з Європейською угодою (1971 р.), що її доповнює, яка передбачає у п. 6 ст. 8, що у національному законодавстві мають бути передбачені спеціальні положення, які стосуються керування під впливом алкоголю, а також допустимий законом рівень алкоголю в крові, перевищення якого є несумісним з керуванням транспортним засобом. Проте, положення, що стосується допустимого рівня алкоголю в організмі водія, який вчинив ДТП, визначено лише у міжвідомчій інструкції, якою передбачено, що показник алкоголю в крові водія не повинен перевищувати 0,2 проміле [4]. Натомість, згідно з конвенцією, цей показник має міститись у національному законодавстві, а не у міжвідомчому підзаконному акті, а також продубльований у галузевому законодавстві та інших нормативних актах з безпеки дорожнього руху.

Окремої уваги, на наш погляд, заслуговує вдосконалення у законодавстві та нормативно-правових актах з безпеки дорожнього руху питання щодо визначення поняття транспортних засобів у сфері дорожнього руху, адже на сьогодні судова практика іноді випереджає законодавця в цій частині, що не сприяє дотриманню законності. Вважаємо, що вітчизняному законодавцю необхідно переглянути класифікацію механічних транспортних засобів (на кшталт – безмоторний, маломоторний, моторний) за їх відповідними параметрами потужності і здатності заподіяння шкоди.

Невідкладних доповнень та змін до чинного законодавства вимагають приписи щодо правового визначення маломоторного індивідуального транспорту (електросамокат, сігвей, моноколесо тощо), а також осіб, які використовують такі засоби, для визнання їх учасниками дорожнього руху, з'ясування їх правового статусу у дорожньому русі, дотримання заходів його безпеки, а також відповідальності за дорожньо-транспортні правопорушення. Водночас, необхідно внести відповідні доповнення в Кодекс України про адміністративні правопорушення, а також в ПДР, які слугують базою для застосування правових засобів, що забезпечують безпеку дорожнього руху.

Актуальною та перспективною виглядає проблема впровадження в сферу дорожнього руху безпілотного автотранспорту. Сучасні його розробки, які набувають швидкого розвитку в розвинутих країнах світу,

показують, що він може стати реальним резервом підвищення безпеки дорожнього руху і зниження аварійності на дорогах. Враховуючи, що цей «феномен» незабаром торкнеться України, слід відзначити, що, незважаючи на існуючий досвід впровадження безпілотного автотранспорту у сферу пасажирських і вантажних перевезень, залишається відсутнім законодавче вирішення питань, пов'язаних з кримінальною відповідальністю експлуатантів безпілотного автотранспорту з елементами штучного інтелекту при вчиненні ним ДТП з тяжкими наслідками. Сьогодні відсутність законодавчого врегулювання цього питання залишається серйозним гальмом щодо запровадження безпілотного автотранспорту на дорогах загального користування. Поряд з цим, він вимагає розв'язання цілого комплексу законодавчих питань (стандарти виробництва, реєстрація та облік, страхування, порядок експлуатації, дорожня інфраструктура та ін.), які вже сьогодні вимагають від юридичної науки та законодавця відповідного врегулювання.

Важливим завданням у сфері законотворчої діяльності залишається робота зі створення нової парадигми кримінального законодавства, спрямованого, зокрема, на охорону безпеки руху та експлуатації транспорту, яка здійснюється Робочою групою згідно з Указом Президента України. На сьогодні існує можливість створити досконалу і збалансовану систему норм щодо кримінальних правопорушень у цій сфері на підставі запропонованого проєкту сформульованих складів злочинів та кримінальних проступків у цій царині.

Переконані, що розглянуті та інші законодавчі заходи слугуватимуть формуванню та розвитку державної політики у сфері безпеки дорожнього руху в Україні.

Список використаних джерел

1. Проєкт Закону України «Про дорожній рух та його безпеку». URL: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=60111 (дата звернення: 30.10.2021 р.).
2. Правила експлуатації колісних транспортних засобів : наказ Міністерства інфраструктури України від 26.07.2013 р. № 550. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1453-13> (дата звернення: 20.10.2021 р.).
3. Конвенція про дорожній рух (Відень, 1968 р.). URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_041 (дата звернення: 30.10.2021 р.).
4. Інструкція про порядок виявлення у водіїв транспортних засобів ознак алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під

впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції : Наказ МВС України, МОЗ України від 09.11.2015 р. № 1452/735. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1413-15> (дата звернення: 30.10.2021 р.).

ФОРМУВАННЯ ІНТЕГРАТИВНОЇ КОНЦЕПЦІЇ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Настюк В. Я.,

доктор юридичних наук, професор
завідувач кафедри адміністративного права
та адміністративної діяльності
Національного юридичного університету
імені Ярослава Мудрого

Розв'язання проблеми створення державно-правових та інформаційно-технологічних основ сучасної Концепції безпеки дорожнього руху являє собою певну складність та передбачає попереднє наукове опрацювання як теоретико-методологічних питань, так і визначення основних напрямків, форм та методів вирішення виключно практичних завдань, а рівно забезпечення раціонального співвідношення теоретичного та прикладних підходів до визначення всіх змістовних і структурних елементів безпеки дорожнього руху.

Інтегративна цінність збалансованого співвідношення наукових та практичних цілей дослідження вкрай потрібна для наукового обґрунтування змісту та форм державно-правового та інформаційно-технологічного регулювання сукупності відносин, які складаються: з адміністративно-правового статусу та практики управлінської і правоохоронної діяльності суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього руху, інших структурно-змістовних елементів Концепції.

Подальша наукова розробка проблеми юрисдикційного регулювання у сфері безпеки дорожнього руху передбачає концептуальний підхід, який постає як методологічна база теоретично-прикладних досліджень проблем соціальної практики через комплексне використання даних філософії, права, економічної теорії, соціології, політології, психології та інших суспільних наук.

Проблеми охорони громадського порядку, забезпечення громадської безпеки та дорожнього руху, боротьба зі злочинністю мають загаль-

нодержавне (загальносоціальне) значення, що передбачає не стільки, застосування галузевих, територіальних та вузькоспеціалізованих (наприклад, виключно адміністративно-правового примусу) і подібних методів, а програмно-цільового підходу до комплексного їх рішення в умовах соціального реформування [1].

Значення та необхідність застосування програмно-цільового методу впливу у сфері охорони правопорядку досліджувалися багатьма представниками вітчизняної правової науки, зокрема О. М. Бандуркою, І. В. Борисовим, І. П. Голосніченком, Р. А. Калюжним, В. К. Колпаковим, Я. Ю. Кондратьєвим, А. Т. Комзюком, О. В. Негодченком, В. І. Олефіром, С. В. Петковим та ін. У сфері забезпечення безпеки дорожнього руху ці питання досліджували С. М. Гусаров, Т. О. Гуржій, В. А. Мисливий, О. Л. Міленін, В. В. Новіков, О. Ю. Салманова, А. О. Собакар, В. Й. Развадовський та ін.

Необхідно підкреслити, що подібні програми за кордоном (США, Норвегія та ін.) ухвалюються вищими законодавчими органами та містять у собі, крім самих заходів, державно-правову основу їх реалізації (наділення відповідними повноваженнями відповідальних за їх виконання органів та посадових осіб; вирішення питання координації між виконавцями програм; визначення джерел фінансування та порядку розподілу матеріальних ресурсів; розподіл контрольних повноважень через створення на загальнонаціональному рівні єдиного спеціалізованого органу – експертної ради, яка здійснює аналітичну роботу з моніторингу та оцінки ходу реалізації програм), або реалізуються на основі повноважень місцевих органів влади [2].

У визначенні пріоритетів державної політики у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху є важливим і те, що вони визначають систему загроз, які перешкоджають досягненню цілей та завдань сталого розвитку.

Основними напрямками розвитку та реалізації Концепції безпеки дорожнього руху є: 1) забезпечення проведення державної політики у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху; 2) удосконалення нормативно-правової бази розробки та реалізації Концепції; 3) організація виконання цільових регіональних, місцевих програм реалізації Концепції; 4) удосконалення системи забезпечення Концепції; 5) забезпечення правового та соціального захисту громадян у сфері безпеки дорожнього руху (Європротокол, медична допомога, розширення публічно-сервісних функцій тощо); 6) удосконалення системи контролю та нагляду у сфері реалізації Концепції безпеки дорожнього руху, в тому числі і за рахунок розширення повноважень громадських формувань.

Розглянемо детальніше кожний з цих основних напрямків.

Забезпечення проведення державної політики у сфері безпеки дорожнього руху має на меті створення конституційних, загально правових, соціальних, економічних гарантій стабільного розвитку суспільства, держави та кожного громадянина.

Удосконалення нормативної бази розробки та реалізації Концепції безпеки дорожнього руху спрямовано на створення, перш за все, законодавчої (рівно і нормативної) бази – основи функціонування суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього руху в загальній системі забезпечення систему контролю за діяльністю суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього руху.

Завданнями забезпечення безпеки дорожнього руху є:

- розробка стратегії забезпечення безпеки дорожнього руху; правове, фінансове, матеріально-технічне та інше забезпечення діяльності державних, громадських структур та громадян з її реалізації;
- виявлення, оцінка, усунення або нейтралізація джерел загроз об'єктам безпеки дорожнього руху та контроль за їх станом;
- оцінка стану безпеки дорожнього руху, прогнозування тенденцій його розвитку, інформування керівництва держави, органів влади, громадськості про стан справ у цій сфері;
- підготовка та супроводження комплексних цільових програм забезпечення безпеки дорожнього руху;
- створення, розвиток, оснащення, підтримання сил і засобів забезпечення безпеки дорожнього руху;
- попереджувальний захист особистої та майнової недоторканності, прав, свобод та законних інтересів громадян, забезпечення відповідного функціонування державних, громадських та інших підприємств і установ, вжиття ефективних заходів з відновлення порушених інтересів та притягнення до відповідальності осіб, які вчиняють правопорушення у цій сфері;
- створення в суспільстві морально-психологічних передумов для посилення безпеки дорожнього руху.

Сучасний рівень концептуальних основ обґрунтованості забезпечення безпеки дорожнього руху з точки зору гуманістичних та державно-правових позицій потребує системного підходу, який виступає як нова теоретико-методологічна основа, що охоплює собою єдність теоретичних досліджень і потреб соціальної практики, використання даних філософії, права, економічної теорії, соціології, політології, психології та інших наук.

Таким чином, джерелом виникнення загроз безпеці дорожнього руху є різноманіття зовнішніх та внутрішніх протиріч соціально-економічного

розвитку (іноді криміногенного характеру), які слід враховувати у процесі формування проектів рішень, орієнтованих на концептуальне забезпечення безпеки дорожнього руху. Процес формування цих рішень передбачає: (а) опрацювання цілей, завдань та основних напрямків діяльності всіх гілок влади: законодавчої, виконавчої та судової – у сфері розробки та реалізації Концепції безпеки дорожнього руху; (б) формування найбільш пріоритетних державних цільових програм забезпечення безпеки дорожнього руху всіх рівнів; (в) визначення адміністративно-правового механізму розробки та організації контролю за реалізацією галузевих програм забезпечення безпеки дорожнього руху; (г) створення системи інформаційного обслуговування суб'єктів реалізації Концепції безпеки дорожнього руху за напрямками діяльності, віднесеними до їх компетенції.

Значення організаційних, державно-правових та інформаційно-технологічних засобів забезпечення розробки та реалізації Концепції безпеки дорожнього руху визначається тим, що сучасне суспільство вступає в епоху глобального соціально-економічного та науково-технічного ризику, де порушення правил експлуатації джерел підвищеної небезпеки призводить до масштабних наслідків, навіть техногенних катастроф.

Таким чином, під організаційно-управлінським, державно-правовим та інформаційно-технологічними елементами Концепції безпеки дорожнього руху в Україні слід розуміти сукупність взаємообумовлених, організаційно-управлінських, правових та інформаційно-технологічних інститутів, які реалізуються органами державної влади з метою:

- проведення єдиної державної політики у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху на всій території держави;
- здійснення відповідних державних цільових програм всіх рівнів (державного, регіонального, місцевого);
- створення цільових резервних фінансових фондів, медичних та матеріально-технічних ресурсів, які використовуються для забезпечення безпеки дорожнього руху;
- подолання відставання у сфері інформатизації діяльності суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього руху;
- організація підготовки, перепідготовки та підвищення кваліфікації водіїв;
- формування системи психолого-педагогічних та соціально-психологічних заходів забезпечення безпеки дорожнього руху;
- організація міжнародного співробітництва у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

Список використаних джерел

1. Про Національну поліцію: Закон України від 02.07.2015 р., № 580-VIII [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/580-1>
2. Доненко В. В. Публічне адміністрування безпеки дорожнього руху: становлення в умовах реформування: монограф. В. В. Доненко; за наук. ред. д-ра юрид. наук, засл. юриста України С. М. Алфьорова. – Дніпропетровськ: Дніпроп. держ. ун-т внутр. справ; Ліра ЛТД, 2011. – С. 286.

ДО ПИТАННЯ ПРО РЕГІОНАЛЬНІ ОСОБЛИВОСТІ РОЗПОДІЛУ КРИМІНАЛЬНИХ ПРАВОПОРУШЕНЬ ПРОТИ БЕЗПЕКИ РУХУ ТА ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТУ В УКРАЇНІ

Новіков О. В.,

кандидат юридичних наук, асистент кафедри кримінології та кримінально-виконавчого права Національного юридичного університету імені Ярослава Мудрого; старший науковий співробітник відділу кримінологічних досліджень Науково-дослідного інституту вивчення проблем злочинності імені академіка В. В. Сташиса Національної академії правових наук України; член наукового підрозділу «Науково-консультативна рада Адвокатського об'єднання «Шкребець і партнери»»

Географія злочинності є найдавнішим, універсальним, узагальнюючим способом дослідження не лише кількісних та якісних змін злочинності в часово-просторовому вимірі, а й територіальних особливостей впливу на злочинність різноманітних факторів, результативності запобіжної діяльності тощо [1, с. 71]. Під географією злочинності у кримінології традиційно розуміють кількісно-якісний показник, який характеризує територіальну поширеність і якісну відмінність чи схожість основних її показників [2, с. 61]. Об'єктом аналізу територіальних особливостей злочинності є сама злочинність, кількісні характеристики її рівня, структури, динаміки та ін. [3, с. 74].

За допомогою знань про географію злочинності забезпечується: а) вивчення місцевих параметрів злочинності; б) з'ясування специфіки загальних і специфічних закономірностей злочинності; в) встановлення впливу територіальних факторів на злочинність та її види; г) комплекс-

сність у плануванні, програмуванні та організації запобігання злочинності в конкретних регіонах [4, с. 82]. Таким чином, можна погодитися з думкою А. М. Бабенко, що вивчення регіональних особливостей злочинності є одним з актуальніших напрямів кримінологічних досліджень [1, с. 75].

Незважаючи на значну кількість наукових праць, присвячених географії злочинності, наразі відсутні актуальні дослідження регіональних особливостей кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту в Україні (розділ XI Особливої частини Кримінального кодексу України (далі – КК України)). Вищезазначене зумовлює актуальність цієї публікації.

З початку проаналізуємо географічний розподіл досліджуваних кримінальних правопорушень в Україні з 2001 до 2013 рр. Така необхідність зумовлена, по-перше, зміною порядку обліку кримінальних правопорушень з 2013 р., а отже методологічною неможливістю порівняння даних офіційної кримінальної статистики до 2013 р. та після, а, по-друге, потребою побачити регіональний розподіл кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту на всій території України до тимчасової окупації окремих територій.

Відомості про кількість зареєстрованих кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту (за регіонами) за 2001–2018 рр. були взяті з посібника М. В. В'юника, М. В. Карчевського, О. Д. Арланової «Кримінально-правове регулювання в Україні: реалії та перспективи (аналітичні матеріали)» [5, с. 132]. Аналогічні дані за 2019–2020 рр. були отримані на наш запит від Офісу Генерального прокурора.

Так, сумарно за 2001–2013 рр. у Автономній Республіці Крим було обліковано – 9645 кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту, у Вінницькій області – 5855, у Волинській області – 4643, у Дніпропетровській області – 20183, у Донецькій області – 23969, у Житомирській області – 6150, у Закарпатській області – 4177, у Запорізькій області – 11052, у Івано-Франківській області – 3702, у Київській області – 13347, у місті Київ – 16441, у Кіровоградській області – 4300, у Луганській області – 12336, у Львівській області – 11323, у Миколаївській області – 5990, у Одеській області – 13137, у Полтавській області – 7479, у Рівненській області – 3632, у місті Севастополь – 2338, у Сумській області – 6150, у Тернопільській області – 3014, у Харківській області – 17189, у Херсонській області – 5795, у Хмельницькій області – 4999, у Черкаській області – 6042, у Чернівецькій області – 3491, у Чернігівській області – 5176.

Отже, рейтинг регіонів за поширенням кримінальних правопорушень проти безпеки руху і експлуатації транспорту у 2001–2013 рр. був таким: (1) Донецька область; (2) Дніпропетровська область; (3) Харківська область; (4) місто Київ; (5) Київська область; (6) Одеська область; (7) Луганська область; (8) Львівська область; (9) Запорізька область; (10) Автономна Республіка Крим. Найменше було обліковано таких правопорушень у місті Севастополь, Івано-Франківській області, Рівненській області, Чернівецькій області та Тернопільській області.

Тепер проаналізуємо дані за 2014–2020 рр. Так, за цей період сумарно в Автономній Республіці Крим було обліковано – 271 досліджуваних кримінальних правопорушень, у Вінницькій області – 4245, у Волинській області – 3505, у Дніпропетровській області – 13532, у Донецькій області – 9197, у Житомирській області – 5345, у Закарпатській області – 3518, Запорізькій області – 6362, у Івано-Франківській області – 2995, у Київській області – 9840, у місті Київ – 15591, у Кіровоградській області – 2916, у Луганській області – 4413, у Львівській області – 7672, у Миколаївській області – 4733, у Одеській області – 12910, у Полтавській області – 5596, у Рівненській області – 4029, у місті Севастополь – 70, у Сумській області – 4028, у Тернопільській області – 2308, у Харківській області – 8714, у Херсонській області – 4450, у Хмельницькій області – 3349, у Черкаській області – 4722, у Чернівецькій області – 3274, у Чернігівській області – 2612.

Таким чином, рейтинг регіонів за поширенням кримінальних правопорушень проти безпеки руху і експлуатації транспорту у 20013–2020 рр. виглядає так: (1) місто Київ; (2) Дніпропетровська область; (3) Одеська область; (4) Київська область; (5) Донецька область; (6) Харківська область; (7) Львівська область; (8) Запорізька область; (9) Полтавська область; (10) Житомирська область. Найменше було обліковано таких правопорушень (без урахування тимчасово окупованої Автономної республіки Крим та м. Севастополь) у Тернопільській області, Чернігівській області, Кіровоградській області, Івано-Франківській області та Чернівецькій області.

В цей же час, наше дослідження буде не повним, якщо не проаналізувати коефіцієнти злочинної інтенсивності кримінальних правопорушень проти безпеку руху і експлуатації транспорту по регіонам. Адже для більш-менш об'єктивної оцінки поширеності зазначених кримінальних правопорушень за регіонами необхідно також враховувати кількість населення. Розрахунок коефіцієнту злочинної інтенсивності кримінальних правопорушень проти безпеку руху і експлуатації транспорту по регіонам зазначено у таблиці нижче.

Регіон України (без урахування Авто- номної Республіки Крим та м. Севастополь)	Середньорічна чисельність наявного насе- лення за 2020 рік [6, с. 6]	Кількість облікованих кримінальних правопорушень у 2020 році	Коефіцієнт злочинної ін- тенсивності на 100 тис. насе- лення України
Вінницька область	1 537 269	594	38,64
Волинська область	1 029 409	502	48,77
Дніпропетровська область	3 159 341	1638	51,85
Донецька область	4 116 044	688	16,72
Житомирська область	1 201 853	691	57,49
Закарпатська область	1 251 960	477	38,10
Запорізька область	1 676 958	779	46,45
Івано-Франківська область	1 364 603	418	30,63
Київська область	1 784 787	1143	64,04
місто Київ	2 964 770	1610	54,30
Кіровоградська область	926 618	385	41,55
Луганська область	2 128 617	242	11,37
Львівська область	2 504 917	991	39,56
Миколаївська область	1 114 128	572	51,34
Одеська область	2 372 669	1408	59,34
Полтавська область	1 379 253	596	43,21
Рівненська область	1 150 708	631	54,84
Сумська область	1 060 850	469	44,21
Тернопільська область	1 034 629	375	36,24
Харківська область	2 646 148	1055	39,87
Херсонська область	1 022 310	603	58,98
Хмельницька область	1 249 245	383	30,66
Черкаська область	1 185 202	606	51,13
Чернівецька область	899 099	282	31,36
Чернігівська область	983 998	510	51,83

На підставі отриманих даних можна скласти рейтинг регіонів України за поширенням кримінальних правопорушень проти безпеки руху і експлуатації транспорту у 2020 році у розрахунку до кількості населення цих регіонів. Так, найбільш криміногенними є такі регіони як: (1) Київська область; (2) Одеська область; (3) Херсонська область; (4) Житомирська область; (5) Рівненська область; (6) місто Київ; (7) Дніпропетровська область; (8) Чернігівська область; (9) Миколаївська область; (10) Черкаська область.

Список використаних джерел

1. Бабенко А. М. Регіональна злочинність в Україні: закономірності, детермінація, запобігання : дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.08. Запоріжжя, 2015. 515 с.
2. Кримінологія: підручник / В. В. Голіна, Б. М. Головкін, М. Ю. Валуйська та ін. ; за заг. ред. В. В. Голіни, Б. М. Головкіна. Х.: Право, 2014. 440 с.
3. Закалюк А. П. Курс сучасної української кримінології: теорія і практика: у 3-х кн. Кн. 3: Практична кримінології. Київ, Видавничий Дім «Ін Юре», 2008. 320 с.
4. Кримінологія : підручник / [Б. М. Головкін, В. В. Голіна, О. В. Лисодєд та ін.]; за заг. ред. Б. М. Головкіна. Харків : Право, 2020. 384 с.
5. В'юник М. В. Кримінально-правове регулювання в Україні: реалії та перспективи (аналітичні матеріали) / М. В. В'юник, М. В. Карчевський, О. Д. Арланова ; упоряд. Ю. В. Баулін ; Коміс. з питань прав. реформи, Робоча група з розвитку кримін. права. Харків : Право, 2020. 212 с. URL: <https://dspace.nlu.edu.ua/handle/123456789/18398?fbclid=IwAR2j1rR7N4IPAaVSsLx2eCPXCFbGIJ5-bxX64cFJlZj7V7lOPo7FrUI7j6M>.
6. Чисельність наявного населення України на 1 січня 2021 року: статистичний збірник. Київ: Державна служба статистики, 2021. 48 с. URL: http://database.ukrcensus.gov.ua/PXWEB2007/ukr/publ_new1/2021/zb_chuselnist_%202021.pdf.

ПРОБЛЕМИ ПРОВЕДЕННЯ ДОСЛІДЖЕНЬ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНИХ ПРИГОД ЗА УЧАСТЮ ТРАМВАЇВ

Ольхов В. С.,

судовий експерт, завідувач сектору лабораторії інженерно-транспортних та дорожньо-технічних досліджень Національного наукового центру «Інститут судових експертиз ім. Засл. проф. М. С. Бокаріуса»

Останнім часом – унаслідок значного зношення рухомого складу трамваїв через їх тривалу експлуатацію, а також зношення шляхового господарства загалом – неухильно зростає кількість дорожньо-транспортних пригод (далі – ДТП) за участю трамваїв. Сьогодні не рідкість ДТП, у яких беруть участь два трамваї одночасно, тобто відбувається зіткнення двох трамваїв.

ДТП за участю трамваїв умовно можна поділити на групи. До першої групи належать ДТП без сходження вагона з рейок, коли траєкторія

руху рухомої одиниці є заданою. У цьому разі експертне дослідження не є складним, оскільки не потребує дослідження рейкових колій. Предметом визначення стану рейкової колії у таких випадках може бути лише оцінювання поверхонь кочення рейок, що полягає у встановленні коефіцієнта зчеплення. Показників технічного стану елементів конструкції колії та підрейкової основи зазвичай не визначають, оскільки спрямовальної функції колії не порушено. У такому разі ДТП класифікують і дослідження проводять за загальноприйнятими в автотехнічній експертизі методиками – як для колісних транспортних засобів (далі – ТЗ).

Другою групою можна назвати ДТП, пов'язані зі сходженням трамвая (або візка трамвая) із трамвайних колій. У цьому разі дослідження значно ускладнено, оскільки траєкторія руху вагона після сходження з рейок є випадковою та не підлягає дослідженню, адже зменшити негативні наслідки такого ДТП неможливо. Зафіксоване слідством або експертом відхилення конкретних параметрів колії від проектних не означає автоматично, що саме ці відхилення спричинили ДТП зі сходженням вагона з рейок, оскільки найчастіше до виникнення ДТП через ділянку, де таке ДТП мало місце, рухалися інші вагони.

Як і в будь-якій іншій технічній системі, відхилення фактичних параметрів від проектних і фактичної швидкості й показників зовнішніх навантажень на колію від розрахункових мають певні нормативні межі, перевищення яких може призвести до втрати рейками спроможності спрямовувати рух коліс вагона, унаслідок чого і стається сходження. Отже, завдання експертного дослідження в цій частині слід узагальнено сформулювати як установлення впливу відхилень від нормативних значень параметрів колії на стійкість руху вагона.

Тяжкість наслідків ДТП у разі сходження вагона на прямій ділянці колії залежить від складу учасників цього ДТП, яке зумовлене місцем: на відокремлених коліях можуть відбуватися зустрічні або бокові зіткнення трамвайних вагонів один з одним, на суміщених коліях – як з іншими вагонами, так і з іншими ТЗ, що проїжджали паралельно, чи з пішоходами, які перебували поруч із колією (див. Рисунок 1).

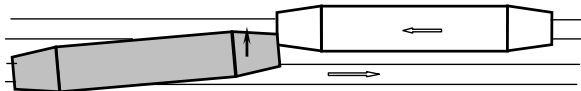


Рис. 1. Дорожньо-транспортна пригода в разі сходження трамвайного вагона на прямій ділянці колії через наявність стороннього предмета в зоні прокочування реборди

Доволі часто виникають ДТП за участю трамвайних вагонів на поворотах, коли вагон сходить із рейок на кривій із виїздом на проїжджу частину. Причинами сходження на кривих, окрім зазначених вище, є потрапляння стороннього предмета та поперечний зсув рейкової нитки, уповзання внутрішнього канта реборди колеса, що набігає, на бокову грань зовнішньої рейки та зовнішнього канта другої реборди на внутрішню бокову поверхню так званої губи рейки трамвайного типу (див. Рисунок 2).

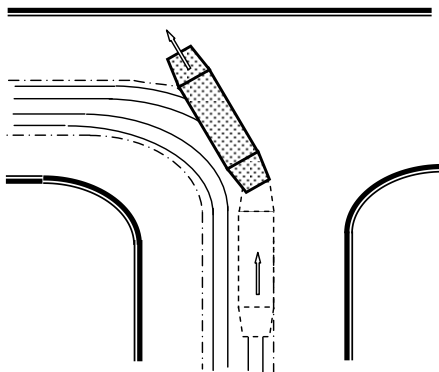


Рис. 2. Схема ДТП у разі сходження трамвайного вагона в кривій

Більш серйозними (як з погляду пошкоджень вагона й колії, так і з погляду небезпеки для решти учасників дорожнього руху) є випадки так званого розрізу стрілки, коли друга колісна пара першого візка або другий візок загалом (через непередбачене переведення пера стрілки) починає йти інакше, аніж це було визначено попереднім положенням стрілки (див. Рисунок 3).

Особливу увагу визначенню технічного стану колії потрібно приділяти під час службових розслідуваннях причин ДТП, пов'язаних із перекиданням вагона, яке може статися в разі проходження кривої. Такі випадки є екстраординарними, а головною причиною настання ДТП є надмірна швидкість. Однак перекидання може не статися: вагон може тільки зійти з рейок (за певного збільшення швидкості, якщо дотримано нормативи перевищення рівня зовнішньої рейки над внутрішньою).

Під час експертного дослідження, крім очевидної потреби встановити величини та з'ясувати причини реалізації надмірної швидкості, потрібно

передбачити вимірювання перевищення зовнішньої рейки над внутрішньою, ширини колії та встановлення геометричних параметрів бандажів, необхідних для розрахування бічних сил, що діяли безпосередньо перед перекиданням.

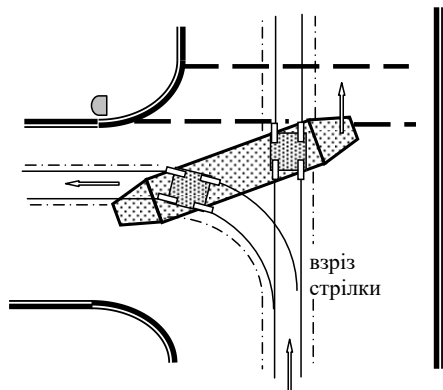


Рис. 3. Розріз стрілки під другим візком під час повороту вагона ліворуч

До вимірювання параметрів рейкових колій слід залучати спеціалістів шляхового господарства, оскільки вони мають необхідні для цього інструменти й обладнання. Необхідно зауважити: якщо призначено експертизу з дослідження стану рейкової колії, то результати вимірювання слід викласти у дослідницькій частині висновку експерта, а якщо огляд місця ДТП проводив слідчий за участю фахівця, то результати вимірювання потрібно зафіксувати у відповідному протоколі.

Список використаних джерел

1. Корчан М. С., Карпушин Е. І., Пантюшенко А. М. та ін. Дослідження причин сходів трамваїв з рейкових колій : метод. рек. ; під ред. М. С. Корчана. Харків, 2005.
2. Правила дорожнього руху : Постанова КМУ від 10.10.2001 р. № 1306 (зі змін. та допов.). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF#Text> (дата звернення: 22.10.2021).
3. Судебная автотехническая экспертиза. Часть II. Теоретические основы и методики экспертного исследования при производстве автотехнической экспертизы: пособие для экспертов-автотехников, следователей и судей ; отв. ред. В. А. Иларионов. Москва, 1980. 392 с.

ДО ПРОБЛЕМИ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНОГО ТРАВМАТИЗМУ ДІТЕЙ В УКРАЇНІ

Панова С. В.,

молодший науковий співробітник відділу кримінологічних
досліджень Науково-дослідного інституту вивчення
проблем злочинності імені академіка В. В. Сташиса
Національної академії правових наук України

За даними Всесвітньої організації здоров'я [1] (WHO) щорічно в результаті дорожнього-транспортних пригод (далі – ДТП) обривається життя близько 1,3 мільйона людей. Серед дітей та молодих людей віком від 5 до 29 років ДТП є однією з основних причин смертності. Тому у світі злободенною залишається проблема травматизму та смертності неповнолітніх учасників дорожнього руху.

Відповідно до міжнародного законодавства «дитиною» визнається будь-яка особа яка не досягла 18 років, якщо за законодавством, яке застосовується до дітей, повноліття не настає раніше (Конвенція про права дитини ООН від 20.11.1989, Конвенція Ради Європи про заходи щодо протидії торгівлі людьми від 16.05.2005; Європейська конвенція про громадянство Доповідь від 06.11.1997 № ETS N 166). В Україні правовий статус дитини має особа до досягнення нею повноліття, тобто 18 років. Чисельність дітей в Україні поступово знижується. За даними Державної служби статистики України дітей у віці 0–17 років у 2017 р. нараховувалося 7615,6 тис. осіб, а за даними на 1 січня 2020 року цей показник склав 7533,9 тис. осіб (18,1 % від загальної чисельності населення України) [2]. Загалом можна стверджувати, що діти в Україні складають трохи більше 1/5 частини населення України і цей показник поступово скорочується. Між тим останнім часом дорожньо-транспортні пригоди за участю неповнолітніх в нашій країні привертають все більше уваги громадськості своєю зухвалістю та тяжкістю наслідків. Офіційні статистичні показники Патрульної поліції та за чотири останні роки (2017–2020 роки) щодо скоєних ДТП з за участю дітей, а саме в яких загинули або травмувалися діти становила у 2017 р. – 4135, 2018 р. – 3739, 2019 р. – 3903, 2020 р. – 3574. Дані свідчать про поступове зниження їх кількості. Показники дитячої смертності від ДТП загалом не змінюються відносно загального числа ДТП з дітьми і коливаються за той же період (2017–2020 рр.) від 164 до 176 осіб. Але занепокоєність викликає рівень

травмованості дітей в результаті ДТП, який має динаміку до зростання відносно кількості ДТП.



Так відповідно до графіку видно, що кількість травмованих дітей вища за кількість скоєних ДТП за участю дітей. Якщо у 2017 р. та 2018 р. у кожному одинадцятій ДТП з потерпілими дітьми травмувалося як мінімум двоє, то у 2019 р. це вже кожна сьома ДТП, а у 2020 – дев'ята. Викладене дає підстави брати під сумнів ефективність і недостатність існуючих політико-правових заходів з підвищення безпеки дорожнього руху в Україні в частині запобігання дитячому травматизму. Навіть Стратегією підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року схваленою КМУ від 21 жовтня 2020 р. № 1360-р (далі – Стратегія) питання дитячого травматизму окреслюються побічно. З поміж основних перелічених принципів реалізації Стратегії йдеться і про забезпечення безпеки вразливих учасників дорожнього руху (діти, особи з інвалідністю, маломобільні групи населення). А серед пропонованих заходів боротьби – «запровадження процедури здійснення контролю та проведення перевірки дотримання основних елементів безпеки – використання ременів безпеки та системи безпеки для дітей; забезпечення проведення в комунальних дошкільних навчальних закладах, закладах освіти, зокрема працівниками Національної поліції, роз'яснювальної роботи з попередження дитячого дорожньо-транспортного травматизму, вивчення Правил дорожнього руху та безпечної поведінки на дорогах і з урахуванням потреб осіб з особливими освітніми проблемами; утворення дитячих майданчиків для проведення занять з питань безпеки дорожнього руху» [3]. Вище викладене свідчить про обмеженість змістовного

формулювання означення проблеми та чітких пріоритетів і стратегічних напрямів із запобігання дитячого травматизму дітей в результаті ДТП. Сподівання на зниження показників дитячого травматизму у ДТП від запровадження загальних напрямів реалізації державної політики з підвищення безпеки дорожнього руху буде, на нашу думку, не виправданими. Адже діти мають відмінності від дорослих за багатьма біологічними та психологічними показниками, такі як поведінка, знання, фізіологічні особливості, ступінь самостійності та ступінь відповідальності і багато в чому залежать від дорослих. Тому для зниження дитячого травматизму на дорогах необхідні специфічні, виняткові підходи з боку як формування законодавчої охорони так і державної політики у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту.

Список використаних джерел

1. Road traffic injuries. World Health Organization URL: <https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>
2. Діти, жінки та сім'я в Україні. Статистичний збірник. Київ – 2020. Державна служба статистики України. URL: http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2020/zb/09/DJS_2019_pdf.pdf
3. Стратегія підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року схвалена КМУ від 21 жовтня 2020 р. № 1360-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1360-2020-%D1%80#Text>

НЕБЕЗПЕКА ЗАПОДІЯННЯ ШКОДИ ЯК СУСПІЛЬНО-НЕБЕЗПЕЧНИЙ НАСЛІДОК ЗЛОЧИНІВ ПРОТИ БЕЗПЕКИ РУХУ ЧИ ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТУ

Пащенко О. О.,

доктор юридичних наук, доцент,
провідний науковий співробітник відділу дослідження проблем
кримінального та кримінально-виконавчого права,
Науково-дослідний інститут вивчення проблем злочинності
імені академіка В. В. Сташиса НАПрН України

В. А. Мисливий, аналізуючи кримінальні правопорушення проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, вказує, що най-

кращі побажання законодавця так і залишаться такими, якщо доведення ознак складу кримінального правопорушення виявиться неможливим. Саме цей фактор, як відзначає правник, не враховувався при встановленні кримінальної відповідальності за делікти створення небезпеки у сфері дорожнього руху (ч. 1 ст. 215 КК 1960 р.) [1, с. 104]. У чинному законодавстві (ст. 286 КК 2001 р.) таке діяння декриміналізоване, проте, з нашої точки зору, це зроблене не через неможливість процесуального доведення зазначеного наслідку, а з інших причин, основною з яких є гуманізація кримінальної відповідальності (а ще те, що кількість такого роду правопорушень і ступінь їх суспільної небезпечності не є значним). Така сама ситуація має місце і у проєкті нового кримінального кодексу, розділ 5.6 якого має назву «Злочини та проступки проти безпеки руху чи експлуатації транспорту» [2].

Одразу зауважимо, що жоден із проступків, що міститься в названому розділі проєкту КК, не має своїм наслідком створення небезпеки (загрози) заподіяння шкоди, а тому далі мова йтиме виключно про злочини. Саме через це і в назві публікації використано термін «злочини», а не «кримінальні правопорушення». Більш того, нормами розділу 5.6 проєкту безпека такого виду транспорту як автомобільний, взагалі окремо не охороняється, лише у ст. 5.6.6 «Блокування транспортної комунікації» йдеться про такі місця вчинення злочину як «автомобільні дороги загального користування», «вулиці», «дороги населеного пункту» [2].

Що ж стосується інших видів транспорту (крім автомобільного), то відповідальність за створення під час їх експлуатації небезпеки для життя людей чи настання інших тяжких наслідків у КК України 2001 р. збережено (ст. 276) насамперед через більш значний характер можливої шкоди порівняно з автомобільним транспортом. Тому питання про декриміналізацію на підставі відсутності процесуальної можливості здійснення кримінального переслідування в цьому випадку не постає. А якщо шкоду у вигляді створення небезпеки видається можливим довести у випадку її заподіяння на залізничному, водному, повітряному транспорті (внаслідок порушення відповідних правил), то немає підстав вважати інакше, коли йдеться про транспорт автомобільний [3, с. 284].

Слід зазначити, що у виставленому для ознайомлення варіанті проєкту нового КК, у розділі 5.6 «Злочини та проступки проти безпеки руху чи експлуатації транспорту», наявні дві охоронні норми, де передбачено такий суспільно небезпечний наслідок як «створення небезпеки для польоту або плавання»: ст. 5.6.2 «Створення небезпеки для польоту або плавання»

та ст. 5.6.3 «Небезпечні дії на борту судна» [2]. Така позиція авторів проєкту свідчить про те, що вони виходять із того, що відповідний наслідок можна встановити і довести його наявність. Крім того, відзначаємо, що і в інших розділах проєкту також наявна ціла низка кримінальних правопорушень, що мають своїм наслідком створення реальної загрози заподіяння шкоди, зокрема: ст. 5.4.2 «Порушення санітарно-протиепідемічних норм та правил, що спричинило небезпеку заподіяння шкоди», ст. 5.4.4 «Порушення правил поведінки з інфекційними агентами, токсинами чи продуктами біотехнологій, що створило небезпеку заподіяння шкоди» [2].

Питанню загрози спричинення шкоди як різновиду суспільно небезпечного наслідку приділяють увагу й інші правники. Так, В. І. Борисов і С. В. Гізімчук пропонують криміналізувати порушення правил, норм і стандартів, що забезпечують безпеку дорожнього руху, що створило реальну небезпеку спричинення шкоди життю та здоров'ю людини, власності [4, с. 88, 89]. При цьому науковці не застерігають щодо труднощів при встановленні такого наслідку. Більше того, вони пропонують визначення небезпечної ситуації, яка, з їхньої точки зору, характеризується: 1) раптовим виникненням, 2) тяжким характером небезпеки, що загрожує оточуючим чи водію, 3) надзвичайно високим ступенем ймовірності переростання в реальні наслідки, 4) швидкоплинністю, що породжує величезний дефіцит часу на обмірковування і прийняття рішення. Правники зауважують, що неможливість визначення збитку (шкоди) для безпеки не є перешкодою для вироблення кількісних показників її рівня щодо стану дорожніх умов руху. Із посиланням на фахівців у галузі дорожнього руху дослідники визначають небезпеку виникнення дорожньо-транспортної пригоди (заподіяння шкоди життю і здоров'ю людей власності) за формулою: $K\bar{b} = V/V^{exid}$, де $K\bar{b}$ – коефіцієнт безпеки, V – швидкість, що забезпечується небезпечною дільницею, V^{exid} – швидкість, що може бути розвинута на попередній ділянці проїжджої частини [4, с. 85, 86; 5, с. 252; 6, с. 27]. Таким чином, правники не лише пропонують криміналізувати нове діяння, наслідком якого є створення загрози заподіяння шкоди, а й наводять реальний механізм установлення такого наслідку. Викладене свідчить про наявність процесуальної можливості кримінального переслідування за створення небезпеки (на противагу позиції В. А. Мисливого).

Слід звернути увагу на те, що наслідок у виді загрози спричинення шкоди існує не лише у нормах розділу XI Особливої частини КК («Кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту»). Так, В. І. Борисов, у пізнішій роботі, написаній у співавторстві

з Г.С. Крайником, навпаки, пропонує декриміналізувати спричинення злочинного наслідку у виді загрози заподіяння шкоди за порушення правил безпеки під час виконання робіт з підвищеною небезпекою, проте обґрунтовує це передусім не відсутністю процесуальної здійсненності переслідування, а законодавчими тенденціями щодо декриміналізації, власними узагальненнями слідчої та судової практики, досвідом деяких зарубіжних країн [7, с. 106, 107]. Певним чином це було враховано законодавцем, оскільки діяння, передбачене ч. 1 ст. 272 КК, є вже не злочином, а кримінальним проступком. Водночас науковці відзначають, що аналізований наслідок мав місце у 27 % випадках застосування ч. 1 ст. 272 КК; при цьому у 23,1 % випадків цей закон було застосовано *лише* у зв'язку з його настанням [7, с. 256]. Така ситуація (відносно великий відсоток застосування норми), з нашої точки зору, свідчить про наявність процесуальної можливості встановлення відповідного наслідку.

Викладене дозволяє дійти висновку, що суспільно небезпечний наслідок злочинів проти безпеки руху чи експлуатації транспорту у вигляді створення небезпеки (загрози) спричинення шкоди можна встановити і довести. Тому немає підстав відмовлятися від конструювання охоронних норм, що передбачають відповідальність за настання такого наслідку.

Список використаних джерел

1. Мисливий В. А. Злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту: монографія. Дніпропетровськ: Юрид. акад. МВС України, 2004. 380 с.
2. Текст проекту Нового кримінального Кодексу. URL: <https://newcriminalcode.org.ua/criminal-code>. (дата звернення: 29.10.2021 р.).
3. Пашенко О. О. Соціальна обумовленість закону про кримінальну відповідальність: монографія. Харків: Юрайт, 2018. 446 с.
4. Борисов В. И., Гизимчук С. В. Уголовная ответственность за нарушение правил, норм и стандартов, обеспечивающих безопасность дорожного движения: монография. Харьков: Консум, 2001. 160 с.
5. Дорожная терминология: справочник / М. И. Вейцман и др.; под ред. М. И. Вейцмана. Москва: Транспорт, 1985. 310 с.
6. Бабков В. Ф. Дорожные условия и безопасность движения: учебник. Москва: Транспорт, 1993. 271 с.
7. Борисов В. И., Крайник Г. С. Кримінальна відповідальність за порушення правил безпеки під час виконання робіт з підвищеною небезпекою: монографія. Харків: Юрайт, 2012. 296 с.

ПРОБЛЕМНІ ПИТАННЯ ПРИТЯГНЕННЯ ДО АДМІНІСТРАТИВНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА КЕРУВАННЯ ТРАНСПОРТНИМИ ЗАСОБАМИ З ЧЕРВОНИМИ ПОКАЖЧИКАМИ ПОВОРОТУ

Пилипенко Є. О.,

кандидат юридичних наук, старший науковий співробітник науково-дослідної лабораторії з проблемних питань правоохоронної діяльності
Криворізького навчально-наукового інституту
Донецького державного університету внутрішніх справ

Все частіше на дорогах України можна зустріти транспортні засоби, що привезені зі США. Великий попит саме на такі транспортні засоби пояснюється тим, що за відносно помірну ціну можна придбати собі майже новий автомобіль класу «Люкс» з досить непоганим технічним станом. Однак, окрім певних переваг у ціні та якості автомобілів, українські водії отримують й певні недоліки, адже такі автомобілі обладнані відповідно до вимог, що висуваються до транспортних засобів законодавством США. Один з таких недоліків є наявність червоних задніх показників повороту на автомобілі.

Відповідно до чинного законодавства України, а саме ДСТУ 3649:2010 «Колісні транспортні засоби. Вимоги щодо безпечності технічного стану та методи контролювання» показник повороту на всіх категоріях колісних транспортних засобів має бути саме автожовтого кольору. Тобто, керування транспортним засобом з червоними показниками повороту є порушенням вимог чинного законодавства України. У зв'язку з цим, виникає питання: за якою частиною та статтею Кодексу України про адміністративні правопорушення особа буде притягатися до адміністративної відповідальності за керування транспортним засобом з червоними показниками повороту?

На сьогодні, нормою, що встановлює відповідальність за керування індивідуальним транспортним засобом з певними технічними несправностями, є ч. 1 ст. 121 КУпАП, яка закріплює як адміністративне правопорушення керування водієм транспортним засобом, що має несправності системи гальмового або рульового керування, тягово-зчіпного пристрою, зовнішніх світлових приладів (темної пори доби) чи інші технічні несправності, з якими відповідно до встановлених правил експлуатація його

забороняється, або переобладнаний з порушенням відповідних правил, норм і стандартів.

Чи можна червоний покажчик повороту прирівняти до категорії «інші технічні несправності»?

Відповідно до п. 31.4.3. Правил дорожнього руху, затверджених Постановою Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 р. № 1306, забороняється експлуатація транспортних засобів згідно із законодавством за наявності таких технічних несправностей і невідповідності таким вимогам щодо зовнішніх світлових приладів: а) кількість, тип, колір, розміщення і режим роботи зовнішніх світлових приладів не відповідають вимогам конструкції транспортного засобу; б) порушено регулювання фар; в) не горить лампа лівої фари в режимі ближнього світла; г) на світлових приладах немає розсіювачів або використовуються розсіювачі і лампи, що не відповідають типу даного світлового приладу; ґ) на розсіювачах світлових приладів нанесено тонування або покриття, що зменшує їх прозорість чи світлопропускання.

Жодна із вищезазначеного переліку обставина не відноситься до заборони керування транспортними засобами із заднім червоним покажчиком повороту, адже встановлений на заводі-виробнику багатосекційний задній ліхтар з червоним покажчиком повороту відповідає вимогам конструкції саме того транспортного засобу, на якому він (ліхтар) встановлений.

Чи можна червоний покажчик повороту прирівняти до «переобладнання з порушенням відповідних правил, норм, стандартів»?

Згідно зі ст. 32 Закону України «Про дорожній рух» від 30.06.1993 р. № 3353-ХІІ, переобладнання транспортних засобів – це зміна типу або марки (моделі), призначення чи параметрів конструкції транспортних засобів, що перебувають в експлуатації, шляхом установки кабіни, кузова чи їх деталей, спеціального обладнання і номерних агрегатів, не передбачених нормативно-технічною документацією на даний транспортний засіб.

Отже, притягнути особу, яка керує автомобілем із заднім червоним покажчиком повороту за ч. 1 ст. 121 КУпАП на сьогодні є неможливим, адже дії особи не відповідають диспозиції вищезазначеної норми.

Подібної думки щодо неможливості притягнення за ст. 121 КУпАП керування автомобілем із задніми покажчиками повороту червоного кольору дотримуються і судові інстанції України. Зокрема, у справі № 702/993/19 суд прийняв рішення щодо закриття справи у зв'язку з відсутністю події і складу адміністративного правопорушення.

Чи можна притягнути особу, яка керує транспортним засобом із задніми червоними покажчиками повороту, до адміністративної відповідальності за ч. 2 ст. 122 КУпАП?

Частина 2 статті 122 КУпАП встановлює адміністративну відповідальність за порушення правил користування зовнішніми освітлювальними приладами або попереджувальними сигналами при початку руху чи зміні його напрямку, використання цих приладів та їх переобладнання з порушенням вимог відповідних стандартів. Сама лише наявність покажчика повороту червоного кольору без порушення правил користування ним (зокрема, при початку чи зміні напрямку руху) не може визнаватись як порушення ч. 2 ст. 122 КУпАП і разом з тим не можна казати про факт переобладнання, адже, як назначалося раніше, переобладнання транспортних засобів – це зміна типу або марки (моделі), призначення чи параметрів конструкції транспортних засобів, що перебувають в експлуатації, шляхом установки кабіни, кузова чи їх деталей, спеціального обладнання і номерних агрегатів, не передбачених нормативно-технічною документацією на даний транспортний засіб.

Рішення суду у справі №686/17585/19 про визнання протиправною та скасування постанови патрульної поліції про притягнення особи за керування автомобілем з наявними червоними покажчиками повороту за ч. 2 ст. 122 КУпАП є черговим підтвердженням вищезазначеної думки.

Отже, порушення ДСТУ 3649:2010 з частині керування транспортним засобом з наявними покажчиками повороту червоно кольору є порушенням, за яке не передбачена відповідальність ані ч. 1 ст. 121 КУпАП, ані ч. 2 ст. 122 КУпАП.

Єдина норма КУпАП, що закріплює відповідальність за керування транспортним засобом, технічний стан яких і обладнання не відповідають стандартам, – це ч. 2 ст. 121 КУпАП, однак вона стосується лише водіїв тих транспортних засобів, які використовуються для надання послуг з перевезення пасажирів.

Вирішити таку проблемну ситуацію щодо притягнення особи до адміністративної відповідальності за керування автомобілем, всупереч вимогам ДСТУ 3649:2010, з наявними червоними покажчиками повороту може внесення відповідних змін до КУпАП, а саме ч. 1 та ч. 2 ст. 121, що стосуються технічного стану транспортного засобу, невідповідності вимогам чи стандартам, а також порушення правил щодо переобладнання транспорту.

Отже, частину 1 статті 121 КУпАП слід викласти у такій редакції:

«керування транспортним засобом з технічними несправностями, за наявності яких, відповідно до встановлених правил, експлуатація забороняється або переобладнанням з порушенням відповідних правил, норм і стандартів, або технічний стан і обладнання якого не відповідають вимогам стандартів, правил дорожнього руху і технічної експлуатації...»

Частину 2 статті 121 КУпАП слід викласти у такій редакції:

«керування транспортним засобом, який використовується для надання послуг з перевезення пасажирів, з технічними несправностями, за наявності яких, відповідно до встановлених правил, експлуатація забороняється або переобладнанням з порушенням відповідних правил, норм і стандартів, або технічний стан і обладнання якого не відповідають вимогам стандартів, правил дорожнього руху і технічної експлуатації...»

Список використаних джерел

1. Кодекс України про адміністративні правопорушення : Закон України від 07.12.1984 р. № 8073-Х (редакція від 01.10.2021). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10#n987> (дата звернення: 25.10.2021).
2. Про дорожній рух : Закон України від 30.06.1993 р. № 3353-ХІІ (редакція від 13.06.2021). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12#n376> (дата звернення: 25.10.2021).
3. Про Правила дорожнього руху: Постанова Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 р. № 1306 (редакція від 20.07.2021). URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001- %D0 %BF](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF) (дата звернення: 25.10.2021).
4. ДСТУ 3649:2010. Колісні транспортні засоби. Вимоги щодо безпечності технічного стану та методи контролювання. Вид. офіц. Київ : Держспоживстандарт України, 2011. 28 с.
5. Постанова Монастирищенського районного суду Черкаської області у справі № 702/993/19. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/86580098> (дата звернення: 25.10.2021).
6. Постанова Сьомого апеляційного адміністративного суду у справі № 686/17585/19. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/85451016> (дата звернення: 25.10.2021).

ПРОБЛЕМНІ ПИТАННЯ ЕКСПЕРТНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ РОЗСЛІДУВАННЯ СЛУЖБОВИХ ЗЛОЧИНІВ У СФЕРІ БУДІВНИЦТВА ДОРІГ

Півньов Є. О.,

аспірант Національного наукового центру
«Інститут судових експертиз ім. Засл. проф. М. С. Бокаріуса»

Експертне забезпечення правосуддя в Україні є одним із пріоритетних напрямів діяльності у державі, оскільки питома вага кримінальних проваджень не може бути ефективно розслідувана та розглянута у суді без застосування спеціальних знань у галузі науки і техніки. Не оминає ця обставина й розслідування злочинів у сфері будівництва доріг, у тому числі й злочинів, передбачених ст. 364–370 Кримінального кодексу України. У разі виявлення вказаних злочинів, правоохоронні органи мають негайно реагувати на такі факти, своєчасно, всебічно й повно проводити розслідування вказаної категорії кримінальних правопорушень.

Для встановлення кримінального механізму службового діяння необхідно з'ясувати:

- 1) чи мало місце порушення службовою особою зумовлених його службовим становищем обов'язків у сфері будівництва доріг;
- 2) внаслідок яких дій службової особи була заподіяна істотна шкода у сфері будівництва доріг державним або суспільним інтересам, що охороняються законом, правам і інтересам громадян, інтересам суб'єктів економічної діяльності;
- 3) чи мав місце причинний зв'язок між злочинним діянням службової особи і наслідками, що наступили.

Суб'єктом розглянутих злочинів (крім передбачених ст. 369 КК), можуть бути службові особи у сфері будівництва доріг, які відповідно до примітки 1 ст. 364 КК постійно чи тимчасово здійснюють функції представників влади, а також обіймають постійно чи тимчасово на підприємствах, в установах чи організаціях незалежно від форми власності посади, пов'язані з виконанням організаційно-розпорядчих чи адміністративно-господарських обов'язків, або виконують такі обов'язки за спеціальним повноваженням. Службовими особами визнаються також іноземці та особи без громадянства, які виконують обов'язки згідно з п. 1 цієї примітки.

Службові злочини у сфері будівництва доріг так чи інакше пов'язані з корупційними проявами. Їх супроводжують діяння, що вчиняються у різних сферах діяльності у сфері дорожнього будівництва, працівниками, які не є службовими особами.

Аналіз поширення злочинів, пов'язаних з корупцією в різних країнах, дістав своє відображення у Довідковому документі ООН про міжнародну боротьбу зі злочинністю, де корупція визначається як зловживання державною владою для одержання вигоди у сфері дорожнього будівництва в особистих цілях. З цього визначення випливає, що поняття корупції значно ширше, ніж хабарництво.

Одними із суспільно небезпечних злочинних проявів у даній площині є злочини, пов'язані із будівництвом доріг, які можна віднести до кримінальних правопорушень, вчинених в умовах неочевидності. Їх особливістю є поєднання зі значними матеріальними збитками, як наслідок вчинення службового злочину.

Аналіз слідчої практики свідчить про те, що працівники правоохоронних органів у сучасних умовах стикаються зі значними труднощами при розслідуванні даних видів злочинів. Це нерідко обумовлюється браком у них спеціальних знань у сфері будівництва доріг. Основна проблема для сучасної судової, слідчої та експертної практики полягає у встановленні механізму скоєння службових злочинів у сфері будівництва доріг, а також необхідністю оперативного та своєчасного залучення судових експертів з метою встановлення фактичних даних та обставин справи з метою встановлення фальсифікація обліку і звітності; внесення змін до документів; заміна або виготовлення фіктивних документів; знищення документів; штатні переміщення; знищення матеріальних слідів злочину тощо. Варто зазначити, що суттєвий внесок у дослідження теоретичних питань експертного забезпечення розслідування злочинів, а також різних аспектів залучення обізнаних осіб до кримінального провадження здійснили такі відомі українські науковці, як: Л. Ю. Ароцкер, А. Ф. Волобуєв, М. В. Даньшин, В. А. Журавель, Н. І. Клименко, В. О. Коновалова, В. К. Лисиченко, М. В. Салтевський, М. Я. Сегай, Е. Б. Сімакова-Єфремян, Р. Л. Степанюк, В. В. Тіщенко, В. М. Шевчук, В. Ю. Шепітько, М. Г. Щербаковський та ін. У свою чергу, проблемні питання розслідування окремих категорій злочинів, пов'язаних з будівництвом, досліджені у наукових працях українських та російських учених – Л. Гули [1], З. М. Скибінської, О. Я. Заяць [2], В. В. Контимирової, В. В. Мазурової [3], О. В. Командирова, О. В. Лев-

ченко [4], О. В. Кисіль, Д. В. Пучко [5], А. Ю. Бутиріна [6, 7], О. С. Вершиніної [8], С. Д. Волощук, А. В. Крахіна, М. Ю. Седнєва [9] й інших фахівців у даній галузі спеціальних знань. Однак питання використання спеціальних знань у цій категорії кримінальних проваджень знайшли, на жаль, лише фрагментарне вирішення і не враховують сучасного стану злочинності у сфері будівництва доріг. Оптимізація практики боротьби із сучасною злочинністю неможлива без суттєвого підвищення ефективності використання суб'єктом доказування наявних експертних методик, розробки та впровадження новітніх засобів і методів, систематизації накопиченого наукового знання на основі глибокого переосмислення традиційних концепцій в світлі досягнень науково-технічного прогресу.

У процесі розслідування злочинів вказаної категорії часто виникають питання відповідності розробленої проектно-технічної та кошторисної документації вимогам нормативно-правових актів у галузі будівництва доріг, а також питання визначення відповідності виконаних будівельних робіт та побудованих об'єктів проектно-технічній документації та вимогам нормативно-правових актів у галузі будівництва, які можуть бути вирішені за наявності у експерта (експертів) відповідних фахових знань, в тому числі з вузько направлених питань, з проектування, будівництва та експлуатації доріг з урахуванням об'ємності матеріалів і складності об'єкта та інших його особливостей.

Для вирішення питань: про відповідність розробленої проектно-кошторисної документації вимогам нормативно-правових актів у галузі будівництва доріг (ДБН, СНИП тощо); відповідність фактично виконаних будівельних робіт проектній документації та вимогам нормативно-правових актів у галузі будівництва доріг; визначення переліку та об'ємів фактично виконаних робіт з будівництва (ремонт, реконструкції) доріг; визначення вартості фактично виконаних робіт з будівництва доріг; визначення відповідності обсягів та вартості фактично виконаних будівельних робіт обсягам та вартості, визначеним проектно-кошторисною або первинною звітною документацією; відповідності первинної звітної документації з будівництва за порядком складання і наведеними розрахунками вимогам нормативно-правових актів у галузі будівництва доріг – експерт досліджує договірну документацію (договори підряду та додатки до них, додаткові угоди тощо), а також проектно-кошторисну та первинну звітну і виробничу документацію (форми КБ-2в, КБ-3, відомості списання матеріалів, журнал виконання дорожніх робіт, акти огляду прихованих робіт, акти випробувань тощо) на виконання дорожньо-будівельних робіт.

Для вирішення питань: про відповідність дороги проектно-технічній документації на її будівництво (ремонт, реконструкцію) та вимогам нормативно-правових актів у галузі будівництва доріг (будівельним, протипожежним, санітарно-гігієнічним тощо); відповідність виконаних дорожньо-будівельних робіт (окремих елементів, конструкцій, виробів, матеріалів) проектно-технічній документації та вимогам нормативно-правових актів у галузі будівництва доріг (ДБН, СНИП, стандартам, технічним умовам тощо) – експерт має дослідити проектну та первинну звітну та виробничу документацію на дорожнє будівництво, документ про приймання в експлуатацію об'єкта будівництва, матеріали технічної інвентаризації на об'єкт, стандарти та технічні умови на виготовлення конструкцій, виробів та матеріалів тощо.

У 2021 році Укравтодор планує оновити 1205 км міжнародних доріг, 1363 км національних доріг, 1206 км територіальних доріг та 904,3 км регіональних доріг. Загалом заплановано оновити та побудувати 4500 км державних доріг. Нажаль, ці позитивні явища пов'язані із розкраданнями у сфері будівництва доріг, у тому числі й шляхом скоєння службових злочинів, розслідування яких буде ефективним тільки у разі використання спеціальних знань, що не уявляється можливим без належного науково-методичного забезпечення кримінального судочинства, яке буде відповідати сформованим сучасним реаліям. Зрозуміло, що будь-який об'єкт дорожнього будівництва, збудований із порушенням відповідних технологій, негативно впливає на забезпечення безпеки дорожнього руху. Саме тому, виникла нагальна потреба в оновленні існуючих та розробленні нових науково-обґрунтованих практичних рекомендацій щодо різних аспектів експертного забезпечення викриття, розслідування та запобігання злочинів у сфері будівництва доріг. Мова йде про розроблення теоретико-правових та науково-методичних положень експертного забезпечення розслідування злочинів, пов'язаних із будівництвом доріг, розгляд теоретичних питань використання спеціальних знань в оперативно-розшуковій та слідчій діяльності, спрямованій на їх виявлення, а також визначення напрямків підвищення ефективності використання спеціальних знань при розслідуванні цих злочинів.

Необхідною умовою ефективної діяльності правоохоронних органів у цьому напрямку є високий рівень науково-методичного забезпечення кримінального судочинства, в повній мірі відповідаючого сучасним запитам правозастосовчої практики, що набуває особливого значення в сучасних умовах розвитку новітніх науково-технічних досягнень та

розробки інноваційних експертних технологій. У цьому аспекті ми можемо говорити, що особливе місце в системі засобів і прийомів протидії аналізованій злочинності належить саме інституту спеціальних знань обізнаних осіб, який значно розширює можливості органів досудового розслідування у протистоянні цій небезпечній злочинній діяльності.

Саме тому, зазначені обставини визначають актуальність та своєчасність розроблення детальних положень з експертного забезпечення системи розкриття, розслідування й профілактики аналізованих злочинів, вдосконалення експертного забезпечення розслідування цієї категорії злочинів, заснованого безпосередньо на використанні спеціальних знань компетентних осіб.

Список використаних джерел

1. Гула Л. Особливості будівельно технічної експертизи з визначення завищення даних про вартість виконаних будівельно ремонтних робіт із залученням бюджетних коштів. *Вісник Національного університету «Львівська політехніка»*. Серія: Юридичні науки. URL : Lviv Polytechnic National University Institutional Repository <http://ena.lp.edu.ua> (дата звернення – 01.09.2019).
2. Скибінська З.М., Заяць О.Я. Суб'єкти малого підприємництва та особливості застосування спрощеної системи оподаткування, обліку та звітності у будівельному виробництві. Науковий вісник: збірник науково-технічних праць Національного лісотехнічного університету України, 2007. Вип. 17.8. С. 244–248.
3. Контимирова В.В., Мазурова В.В. Про актуальність питання з організації випробувальних будівельно-технічних лабораторій в установах судових експертиз. *Вісник ОНДІСЕ*. Вип.5, 2019. С. 90–94.
4. Командиров О.В., Левченко О.В., Кисіль О.В. Перспективи застосування bim-технології (building information modeling) в будівельно-технічній експертизі. *Вісник ОНДІСЕ*. Вип. 5, 2019. С. 86–89/
5. Пучко Д.В. Проблемні питання судової будівельно-технічної експертизи // Актуальні питання судової експертизи і криміналістики : збірн. матер. міжнарод. наук.-практ. конф., присвяченої 150-річчю з дня народження Засл. проф. М.С. Бокаріуса (Харків, 18–19 квіт. 2019 р.). Харків : ХНДІСЕ, 2019. С. 310–312.
6. Бутырин А. Ю. Судебная строительно-техническая экспертиза (теоретические, методические и правовые основы). Москва, 1998. 196 с.; Бутырин А.Ю. Строительно-техническая экспертиза в судопроизводстве России: дис. . докт. юрид. наук: 12.00.09 / МГЮА. М., 2005. 608 с.;

- Бутырин А. Ю. Теория и практика строительно-технической экспертизы. Москва : ОАО «Издательский Дом «Городец», 2006. 224 с.
7. Бутырин А. Ю. Орлов Ю. К. Строительно-техническая экспертиза в современном судопроизводстве: учебник / Гос. учреждение Российский федеральный центр судебной экспертизы при М-ве юстиции РФ. Москва : РФЦСЭ, 2011. 368 с.
 8. Вершинина О. С. (ред.) Практическое пособие строительно эксперта: Изд. 4-е. перераб. и доп. Москва: Спутник+, 2007. 835 с.
 9. Волощук С. Д., Крахин А. В., Седнев М. Ю. Судебная строительно-техническая экспертиза. Определение объемов и стоимости фактически выполненных проектно-изыскательских работ / Учебное пособие. Москва: АСВ, 2014. 176 с.

СУБ'ЄКТИ ЗАПОБІГАННЯ ДИТЯЧОМУ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНОМУ ТРАВМАТИЗМУ¹

Самойлова О. М.,

кандидат юридичних наук, молодший науковий співробітник
відділу кримінологічних досліджень

Науково-дослідного інституту вивчення проблем злочинності
імені академіка В. В. Сташиса НАПрН України

Щорічне збільшення кількості транспортних засобів, зростання інтенсивності дорожнього руху роблять дороги все більш небезпечними. Особливої уваги заслуговують ті дорожньо-транспортні пригоди, учасниками яких стають діти.

За повідомленням ВООЗ, травматизм від ДТП є однією з основних причин дитячої та молодіжної смертності. Щороку в усьому світі в дорожніх аваріях гине понад 186 тисяч осіб віком до 18 років. Велика кількість зазнає різноманітних травм, що нерідко призводять до інвалідності.

Серед суттєвих особливостей, що роблять дітей більш уразливими на дорозі, можна відзначити: 1) *фізіологічні*: невеликий зріст, через який дитина стає менш помітною для водія; короткий крок, а отже, триваліше

¹ *Примітка.* Тези підготовлено на виконання теми фундаментального наукового дослідження НДІ ВПЗ «Стратегія запобігання правопорушенням у сфері дорожнього руху та експлуатації транспорту в Україні» номер державної реєстрації 0120U10561

знаходження у зоні ризику; у порівнянні з дорослими – вужче поле зору (приблизно на 10 %) та збільшений розмір сліпої плями (в середньому на 2–3 см) [1, С. 84]; уповільнена реакція на небезпеку: якщо дорослому для обміркування ситуації та прийняти рішення потрібно чверть секунди, дитині знадобиться чотири [2, С. 50]; 2) *психологічні*: відсутність необхідних навичок, достатнього досвіду поведінки на дорозі; неспроможність у повній мірі оцінити дорожню обстановку, зокрема відстань до транспортного засобу, швидкість і напрям його руху; низький рівень здатності до прогнозування своїх дій; переоцінювання власних можливостей тощо.

Згідно з вітчизняними статистичними даними останніх років, кожен 10 потерпілий на дорозі не досяг 18 років. Загалом протягом неповних трьох років (2019–10 міс. 2021 рр.) на дорогах України загинуло майже 500 дітей, а травмовано близько 12 тисяч [3].

Слід констатувати, що державою зроблено чимало кроків, спрямованих на зменшення дитячого дорожньо-транспортного травматизму, проте це питання і надалі залишається актуальним. Його вирішення необхідно починати із визначення кола суб'єктів, які здатні покращити ситуацію.

Засади безпечної поведінки повинні закладатися в самому ранньому віці, тому важлива роль у запобіганні ДТП за участю дітей належить батькам та освітнім закладам. Для того, щоб виховати грамотних та дисциплінованих учасників дорожнього руху недостатньо епізодичного проведення бесід, зокрема перед канікулами або на класному часі. Наразі назріла необхідність введення до освітньої програми окремого предмету з поглибленого вивчення ПДР, адже вміння прогнозувати розвиток ситуації на дорозі та приймати вірні рішення потребує знань не тільки правил руху пішоходів, а й інших учасників, їх взаємодію тощо.

Багато в чому безпека дітей на дорозі залежить від їх батьків, які мають демонструвати власний приклад правильної поведінки. Починаючи з дошкільного віку слід формувати навички транспортної культури: переходячи проїжджу частину разом із дитиною пояснювати порядок дій при переході, коментувати різні ситуації, розповідати, що означає той чи інший дорожній знак, розмітка. Крім того, щоб дитина стала більш помітною для водіїв у темряві або в умовах обмеженої видимості, доцільно використовувати світловідбиваючі елементи, які прикріплюються до одягу, взуття, портфелю, улюбленої іграшки.

Окремою категорією учасників дорожнього руху є діти-велосипедисти, тому, допускаючи дитину до велосипеда, батьки повинні забезпечити її не тільки шоломом, флікерами, а й необхідними знаннями з безпеки руху та нагадати, що згідно ПДР рухатися по дорозі на велосипедах дозволяється особам з 14 років.

Серед суб'єктів запобігання дитячому дорожньо-транспортному травматизму особливе місце займає патрульна поліція, до основних завдань якої належить забезпечення безпеки дорожнього руху та контроль за дотриманням ПДР. Співробітниками поліції систематично повинні проводитися профілактичні рейди з метою відслідковування аварійно-небезпечних ділянок, виявлення неповнолітніх, які порушують правила перетину проїжджої частини.

З метою створення безпечних умов у місцях розташування дошкільних та загальноосвітніх закладів, співробітникам патрульної поліції разом із представниками дорожніх та комунальних служб доцільно проводити перевірки технічних засобів організації дорожнього руху (роботу світлофорів, нанесення дорожньої розмітки, встановлення додаткових дорожніх знаків, бар'єрних огорожень, пристроїв примусового зменшення швидкості, освітлення тощо), а також своєчасно виявляти об'єкти, які можуть завадити водію вчасно побачити дитину (рекламні конструкції, невірно припарковані автомобілі та ін.).

Завдання щодо зменшення дитячого травматизму на дорогах потребує зусиль багатьох органів, батьків, громадських організацій, і його вирішення уявляється можливим тільки за умови налагодження їх тісної співпраці та взаємодії.

Список використаних джерел

1. Одинець Т.Є. Вікова фізіологія: курс лекцій. Запоріжжя: КПУ, 2011. – 136 с.
2. Птиця Г.Г., Дрокіна А.В., Морозов Є.О. Дослідження умов та ризиків пішохідного руху в зоні розташування дитячих навчальних закладів з позиції користувачів пішохідних переходів. *Безпека на транспорті – основа ефективної інфраструктури: Проблеми та перспективи*: матер. міжнар. науково-практ. конф. (26–27 листопада 2019 р.) Харків: ХНАДУ, 2019. С. 48–51.
3. Сайт МВС. URL: <http://patrol.police.gov.ua/statystyka/> (дата звернення 01.11.2021 р.).

ДО ПИТАННЯ ВПРОВАДЖЕННЯ ДЕРЖАВНОЇ ПОЛІТИКИ У СФЕРІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ В УКРАЇНІ¹

Шрамко С. С.,

кандидат юридичних наук, старший дослідник, старший науковий співробітник відділу кримінологічних досліджень НДІ вивчення проблем злочинності імені академіка В. В. Сташиса НАПрН України

У сфері безпеки стратегічною метою кожної держави є захист і збереження життя та здоров'я людини, а також забезпечення оточуючого середовища від загроз. Державне управління безпекою базується на визначенні потенційних та реальних загроз, моніторингу відповідних сфер життєдіяльності суспільства, постановці завдань та розробці заходів щодо забезпечення суспільства. Складовою частиною механізму державного управління будь якої сфери є державна політика, яка у загальному виді визначається як відносно стабільна, організована й цілеспрямована діяльність/бездіяльність державних інституцій, здійснювана безпосередньо чи опосередковано щодо певної проблеми або сукупності проблем, які впливають на життя суспільства [1, с. 6]. Для державної політики визначальним є результат її реалізації, тобто кількісний вимір її стратегічних цілей. Основи державної політики закладені у державних програмах, планах, які є механізмом: реалізації державної політики на пріоритетних напрямках розвитку відповідної сфери; координації діяльності центральних і місцевих органів виконавчої влади, підприємств, установ та організацій на розв'язанні найважливіших проблем галузі; забезпечення концентрації фінансових, матеріально-технічних, інших ресурсів, виробничого та науково-технічного потенціалу.

Державна політика України у сфері безпеки дорожнього руху представляє собою комплекс прийнятих загальнодержавних рішень чи взятих зобов'язань щодо забезпечення стану захищеності життя і здоров'я українського народу, його життєво важливих інтересів, що виникають у про-

¹ *Примітка.* Тези підготовлено на виконання теми фундаментального наукового дослідження НДІ ВПЗ «Стратегія запобігання правопорушенням у сфері дорожнього руху та експлуатації транспорту в Україні» номер державної реєстрації 0120U10561.

цесі використання автомобільних транспортних засобів між учасниками дорожнього руху, шляхом реалізації сукупності політичних, правових, організаційних, економічних, медичних та соціальних заходів.

Ключові напрями забезпечення дорожнього руху містяться у нормативно-правових актах, що відображають стратегічні, перспективні, короткострокові та довгострокові плани досягнення мети. Такими документами є Державна програма підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні (приймається на три роки) (далі – Державна програма) та Стратегія підвищення безпеки дорожнього руху в Україні (приймається на 4 роки) (далі – Стратегія).

Метою Державної програми є зниження рівня аварійності та тяжкості наслідків дорожньо-транспортних пригод, створення безпечних і комфортних умов руху транспортних засобів на вулично-дорожній мережі, а також удосконалення системи державного управління безпекою дорожнього руху. Для досягнення цієї мети ставилися завдання і заходи, а також визначалися очікувані результати від реалізації останніх. У цілому вони зводяться до таких: підвищення рівня безпеки дорожнього руху, зниження негативних наслідків (соціальних та економічних втрат і збитків) від аварійності на дорогах держави; підвищення ефективності державної системи управління безпекою дорожнього руху; покращення стану вулично-дорожньої мережі та дорожньої інфраструктури; зменшення кількості місць концентрації дорожньо-транспортних пригод та небезпечних для руху ділянок доріг; підвищення ефективності системи підготовки водіїв транспортних засобів та інших учасників дорожнього руху; дотримання правил дорожнього руху його учасниками, їх правової свідомості та відповідальності; забезпечення належного рівня надання допомоги потерпілим у дорожньо-транспортних пригодах [2; 3; 4].

Що цікаво, у Державній цільовій програмі підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2016 року, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 25 березня 2013 р. №294, наголошувалося, що виконання передбачених програмою заходів у повному обсязі дасть змогу підвищити рівень безпеки дорожнього руху та зменшити до 2016 року кількість загиблих унаслідок ДТП з 11,1 до 7,5 осіб на 100 тис населення. А у Державній програмі підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 25 квітня 2018 р. №435,

передбачалося зменшення кількості загиблих унаслідок ДТП на 100 тис населення з 8 осіб у 2016 році до 4 осіб у 2020 році. У той же час станом на 2020 р. кількість загиблих унаслідок ДТП становила 8,5 осіб на 100 тис населення. Отже, цією Державною програмою не було досягнуто мети щодо зниження на 30 % рівня смертності внаслідок ДТП.

Що стосується Стратегії, то у цьому документі так само ставиться мета – зниження рівня смертності внаслідок ДТП, ступеня тяжкості наслідків ДТП для учасників дорожнього руху та зменшення соціально-економічних втрат від дорожньо-транспортного травматизму; запровадження ефективної системи управління безпекою дорожнього руху для забезпечення захисту життя та здоров'я населення. Основні напрями досягнення стратегічної мети, зводяться до: державного управління у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху; ведення обліку та проведення аналізу даних стосовно дорожньо-транспортних пригод; безпека на дорогах та дорожньої інфраструктури; безпечності транспортних засобів; медичного забезпечення безпеки дорожнього руху; безпеки перевезення пасажирів та вантажів комерційним автомобільним транспортом; безпечної поведінки учасників дорожнього руху; забезпечення дотримання правил дорожнього руху [5].

Слід зазначити, що частина заходів й напрямів Державної програми та Стратегії залишається без змін, але їх визначення із року в рік вдосконалюється і стає менш декларативним. Разом із тим у кожному наступному документі або у пояснювальних записках до них не має жодної статистики щодо результативності виконуваних заходів, аналізу витрат за кожним пунктом та прорахунків. Це може свідчити про те, що впровадження державної політики у сфері безпеки дорожнього руху зосереджена передусім на визначенні заходів й напрямів діяльності, а не результатах її реалізації, а головне її критичної оцінки. І наведений приклад стосовно недосягнення станом на 2020 р. мети зменшення кількості загиблих унаслідок ДТП на 30 % доводить це.

У 2016 р. експерти Європейського інформаційно-дослідницького центру оцінили державну політику України як незадовільну через такі причини:

- 1) держава погано виконує свої зобов'язання перед суспільством у сфері безпеки дорожнього руху, зокрема у забезпеченні безпечності

доріг, безпечних транспортних засобів та безпечної поведінки учасників дорожнього руху, а також наданні екстреної медичної допомоги;

2) держава не налагодила систему управління, виконання та контролю, яка би включала інституційну відповідальність та координацію діяльності різних органів влади;

3) держава не має чітких цілей чи стратегії дій у сфері безпеки дорожнього руху або системи моніторингу й оцінки ефективності дієвості певних заходів [6, с. 8].

Станом на 2021 р. наведені причини так само актуальні. Водночас прослідковуються позитивні зрушення у напрямі правотворчої діяльності, а саме внесення змін до законодавства України у сфері дорожнього руху. Із останніх, наприклад, це Закон України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо посилення відповідальності за окремі правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху», який набрав чинності у березні 2021 р. Тепер у фокусі уваги має перебувати правозастосовна практика та оцінка запроваджених законодавцем змін.

Список використаних джерел

1. Державна політика: аналіз та механізми її впровадження в Україні: навч. посіб. / кол. авт. ; за заг. ред. В. Ребкала, В. Тертички. Київ: Вид-во НАДУ, 2000. 232 с.
2. Державна цільова програма підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2016 року : затв. постановою Кабінету Міністрів України від 25 березня 2013 р. № 294. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/294-2013-%D0%BF#Text>
3. Державна програма підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року: затв. постановою Кабінету Міністрів України від 25 квітня 2018 р. № 435. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-2018-%D0%BF#Text>
4. Державна програма підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 р. *Офіційний вісник України*. № 1. 04.01.2021.
5. Стратегія підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року. *Урядовий кур'єр*. № 214. 04.11.2020.
6. Загребя В. Якою має бути державна політика щодо безпеки дорожнього руху в Україні? Аналітичні матеріали / Європейський інформаційно-дослідницький центр. Київ, 2016. 41 с.

ПЕРСПЕКТИВИ ЗАПРОВАДЖЕННЯ КРИМІНАЛЬНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА АГРЕСИВНЕ ВОДІННЯ В УКРАЇНІ

Федюк В. В.,

аспірант відділу дослідження проблем кримінального
та кримінально-виконавчого права

Науково-дослідного інституту вивчення проблем злочинності імені
академіка В. В. Сташиса НАПрН України, м. Харків, Україна

Питання належної законодавчої регламентації кримінальної відповідальності за порушення правил, що забезпечують дорожній рух, не втрачають своєї актуальності, зважаючи на постійну невтішну динаміку правопорушень у цій сфері [1, с. 131]. А тому цікавим для розгляду видається пропонування у Проекті Кримінального кодексу України [2] (далі – Проект КК), підготовленого Робочою групою під керівництвом проф. Ю. В. Бауліна, ст. 5.6.8 Проекту КК. На підставі цієї норми Проекту КК кримінально караним проступком визнається агресивне водіння, яке полягає у керуванні наземним чи водним транспортом, що призвело до створення аварійної ситуації шляхом: а) участі в перегонах, які не є офіційними змаганнями, по дорозі, вулиці або акваторії загального користування; б) примушування іншого учасника дорожнього руху різко змінити швидкість, напрямок руху або вжити інших заходів щодо забезпечення особистої безпеки чи безпеки інших осіб; в) перешкоджання руху в дозволеному для іншого учасника дорожнього руху місці, якщо це спричинило зіткнення з ним. Таким чином, постає необхідність в аналізі пропонуваного складу кримінального проступку, відмежуванні від адміністративних правопорушень та урахуванні зарубіжного досвіду при можливій остаточній формалізації у КК.

По-перше, неоднозначним є розуміння правової конструкції «агресивне водіння». У психологічному словнику поняття агресії (від лат. «aggredi» – «нападати») визначається як індивідуальна або колективна дія, спрямована на нанесення фізичної або психологічної шкоди, матеріальної шкоди або на знищення іншої людини чи групи людей [3, с. 438]. Подібний підхід, як здається, випливає з тексту ст. 5.10.3 Проекту КК при визначенні агресивної поведінки. Водночас під агресією може розумітись широке коло вчинків, мотивованих ворожим ставленням до людей, речей чи до самого себе [4, с. 446]. Наведене підтверджує відсутність єдиного

визначення змісту поняття «агресія». Така неоднозначність простежується й у міжнародно-правових актах. Так, досі не сформульовано чіткого поняття агресивної війни, враховуючи, що підготовка такої війни або її ведення є злочином, передбаченим ст. 437 чинного КК України. Тому у понятті «агресивне водіння» закладена надмірна «психологізація» діяння, а агресивність є оцінною категорією.

По-друге, до об'єктивної сторони такого проступку як агресивне водіння (згідно з Проектом КК) належить керування транспортним засобом, що призводить до створення аварійної ситуації одним з трьох пропонованих способів. Так, дії водія, які виявились у порушенні певних Правил дорожнього руху, що примусили іншого учасника дорожнього руху різко змінити швидкість, напрямку руху або вжити інших заходів щодо забезпечення особистої безпеки чи безпеки інших осіб повністю відповідають поняттю «створення аварійної обстановки» згідно з ч. 4 ст. 122 Кодексу України про адміністративні правопорушення (далі – КУпАП). Тож, вчинивши проступок саме таким способом, не впливає чітких критеріїв відмежування адміністративної та кримінальної відповідальності при кваліфікації за об'єктивною стороною. Проте все ж таки можна віднайти певне відмежування, якщо вважати, що дії водія, які виявились у саме примушуванні (а не порушенні Правил дорожнього руху, які примусили) іншого учасника руху змінити швидкість і напрямку руху, вжити інших заходів для забезпечення безпеки. Таке примушування може виявлятися, приміром, у постійній неодноразовій подачі звукових сигналів водієм-правопорушником, блиманням світлом фар тощо. Однак така категорія «примушування» є дещо розмитою (на відміну від необхідності прямого визначального впливу на психіку чи фізичного насильства з метою, щоб особа, яка піддана такому впливу, діяла активно чи пасивно, виходячи з визначення примушування в ст. 4.5.8 Проекту КК) і в даному випадку особливо важко буде довести наявність якогось визначального психічного примусу, бо такий вплив здійснюється опосередковано з авто, епізодично, часто без прямої комунікативної взаємодії.

Актуальним також видається питання про створення аварійної ситуації внаслідок участі у перегонах дорогами чи вулицями загального користування. Необхідно було б уточнити, про які перегони йдеться: про так званий класичний неофіційний «стріт-рейсінг», для якого може відбуватись перекриття доріг або без такого, як правило в нічну пору доби, чи перегони в загальному потоці автомобілів, наприклад, після

зупинки на заборонний сигнал світлофора. Напевно, у аналізованій нормі йдеться про другий випадок, оскільки перекриття доріг для стріт-рейсінгу хоча і може містити ознаки кримінального правопорушення, передбаченого ст. 279 чинного КК України (ст. 5.6.6 Проекту КК), проте небезпека для інших учасників руху, крім учасників такого неофіційного змагання, майже відсутня. Якщо ж такі змагання проводяться без перекриття доріг загального користування, то наведене має кваліфікуватись як агресивне водіння. Що стосується перешкоджання руху в дозволеному для іншого учасника дорожнього руху місці, то такі дії мають призвести як до аварійної ситуації, так і до зіткнення. Йдеться, за логікою, про ненадання переваги в русі транспортним засобам аварійно-рятувальних служб, швидкої медичної допомоги, пожежної охорони, поліції, маршрутним транспортним засобам. Слід зазначити, що відмежовувати зазначене діяння від адміністративного правопорушення варто за характером наслідків, що настали. У випадку виникнення аварійної ситуації, яка не спричинила зіткнення, варто буде керуватись ст. 122 КУпАП.

Цікавим є врахування зарубіжного досвіду стосовно розширеного переліку дій, що характеризують небезпечне водіння. Так, зокрема, у відповідності до п. 2.7 Правил дорожнього руху РФ небезпечне водіння, що виражається у неодноразовому вчиненні одного чи кількох послідовних одне за одним дій, полягає в невиконанні при перестроюванні вимог дати дорогу транспортному засобу, в якого є перевага в русі, перестроювання при інтенсивному русі, коли всі смуги руху зайняті, крім випадків повороту ліворуч чи розвороту, зупинки чи об'їзду перешкоди, недотримання безпечної дистанції, бокового інтервалу, різке гальмування, якщо воно не вимагається для запобігання ДТП, перешкоджання обгону, якщо вказані дії потягли створення в процесі дорожнього руху ситуації, за якої його рух та/або інших учасників дорожнього руху створює загрозу загибелі чи поранення людей, пошкодження транспортних засобів, вантажів чи споруд або заподіяння великого матеріального збитку [5]. Найважливішим у характеристиці небезпечного водіння є акцент на неодноразовості та розширеному переліку можливих його проявів.

По-третє, до суб'єктивної сторони пропонується включити таку характеристику, як завідоме створення аварійної ситуації, що вказує на те, що водій створює аварійну ситуацію одним з трьох пропонованих способів виключно умисно. Схожий підхід знайшов відображення

у нормах КК Іспанії. Так, керування автомобілем чи мотоциклом «з явним безглуздя» або ж «свідомою зневагою до життя інших осіб», що поставило у конкретну небезпеку життя або здоров'я людей (ст. 380, 381 КК Іспанії [6]) надмірно акцентує увагу на суб'єктивну сторону діяння і межує з молодечством (рос. – «лихачеством») [7, с. 17]. Отже, використання такої лаконічної характеристики, як завідомість діяння, є вірною.

Підсумовуючи, встановлення кримінальної відповідальності за агресивне водіння вбачається достатньо перспективним законодавчим механізмом убезпечення учасників дорожнього руху від неодноразових, постійних порушень правил безпеки руху, що часто призводять до аварійних ситуацій на дорогах. Водночас доцільним видається розширення переліку способів прояву такого водіння, а також відмова від суто психологічної категорії «агресивне водіння» на користь «небезпечне водіння». Інтерпретації слід піддати поняття «примушування» у контексті даної норми, а також розтлумачити, що варто розуміти під «перегонами, які не є офіційними змаганнями». В цілому, провівши чітке відмежування від адміністративної відповідальності, запровадження розглядуваної норми є доцільним.

Список використаної літератури

1. В'юник М. В. Кримінально-правове регулювання в Україні: реалії та перспективи (аналітичні матеріали); упоряд. Ю. В. Баулін. Харків: Право, 2020. 212 с.
2. Проект Кримінального кодексу України станом на 18.10.2021 р. Контрольний текст. URL: <https://newcriminalcode.org.ua/upload/media/2021/10/19/1-kontrolnyj-tekst-proektu-kk-18-10-2021.pdf> (дата звернення: 31.10.2021).
3. Давыдов В. В. Психологический словарь / под ред. В. В. Давыдова, А. В. Запорожца, Б. Ф. Ломова и др. Москва: Педагогика, 1983. 567 с.
4. Казміренко Л. І., Тужеляк Н. М. Проблема агресії як соціальний феномен в юридико-психологічному дискурсі. *Науковий вісник Львівського державного університету внутрішніх справ*. 2011. № 4. С. 444–453.
5. О правилах дорожного движения: Постановление Правительства Российской Федерации от 23.10.1993 г. № 1090. URL: <http://pravo.gov.ru/proxy/ips/?docbody=&prevDoc=102167882&backlink=1&nd=102026836> (дата звернення: 29.10.2021).

6. Кримінальний кодекс Королівства Іспанія / під ред. В. Л. Менчинського. Переклад на українську мову О. В. Лішевської. Київ: ОВК, 2017. 284 с.
7. Мисливий В. А. Злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту : монографія. МВС України: Юрид. акад. Дніпро, 2004. 380 с.

ВИКОРИСТАННЯ ТЕХНІЧНИХ ЗАСОБІВ КОНТРОЛЮ ЗА БЕЗПЕКОЮ ДОРОЖНЬОГО РУХУ ЯК НАПРЯМОК РАННЬОЇ ПРОФІЛАКТИКИ ЗЛОЧИНІВ У СФЕРІ ДОТРИМАННЯ ПРАВИЛ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Фіалка М. І.,

кандидат юридичних наук, доцент, доцент кафедри
кримінального права і кримінології факультету № 1
Харківського національного університету внутрішніх справ

Безпека дорожнього руху – величезний комплекс заходів, який у результаті забезпечує безпеку всіх учасників дорожнього руху. При цьому, будь-яка особа сучасного суспільства без винятку має пряме відношення до категорії «учасник дорожнього руху» як водії транспортних засобів, як пасажирів транспортних засобів і, нарешті, як пішоходи. Якоїсь миті в різних іпостасях, але все і завжди. Сучасна правова наука трактує безпеку дорожнього руху як рівень захищеності учасників такого руху від дорожньо-транспортних пригод (*далі – ДТП*) та їх наслідків. При цьому, ДТП класифікується як подія, що виникла під час процесу руху по дорозі будь-якого транспортного засобу, або за його участі, під час якої сталася смерть або поранення людей, пошкодження транспортних засобів, споруд або заподіяно будь-які матеріальні збитки власності.

Стан сучасної безпеки дорожнього руху на шляхах України, на нашу думку, залишається на незадовільному рівні. Цю категоричну позицію підтверджує статистична інформація. Так, за інформацією Патрульної поліції України, загальна кількість ДТП на шляхах України збільшилась на 5,9 % (з 158776 випадків в 2016 році до 168107 – у 2020 році). При цьому, кількість загиблих за останні п'ять років (з 2016 року по 2020 рік) збільшилась на 3,8 % (3410 – у 2016 р., 3541 – у 2020 р.) [1].

Враховуючи вищезазначену ситуацію з безпекою дорожнього руху, не аби яке значення набувають в сучасному українському суспільстві заходи протидії правопорушенням у сфері дотримання правил дорожнього руху. Усвідомлюючи той факт, що протидія такому негативному явищу як порушення правил дорожнього руху має суттєвий системний та комплексний характер, ми вважаємо за доцільне наголосити на тому, що одним з ефективних напрямків протидії злочинам в цій сфері виступає рання профілактика таких подій. При цьому, з розвитком технологічних можливостей суспільства на перші рубежі цього процесу виходять заходи, які пов'язана з використанням технічних засобів контролю за безпекою дорожнього руху (*далі – ТЗК БДР*).

Так, наприклад, Міністерство внутрішніх справ України, обґрунтовуючи необхідність запровадження ТЗК БДР на власному інтернет-порталі наголошує на тому, що попри всі перестороги, заперечення і несприйняття цієї системи (системи автоматичної фіксації порушень Правил дорожнього руху) з боку окремих політиків та представників громадськості, найбільш дієвим, ефективним та безальтернативним механізмом контролю за швидкісним режимом на дорогах держави буде запровадження системи автоматичної фіксації порушень Правил дорожнього руху. Така система на сьогодні працює в більшості країн Європейського Союзу та розвинутих країн світу, причому їх досвід свідчить, що запровадження цієї системи радикально змінило ситуацію з безпеки на дорогах у кращій бік. Наприклад, у сусідній Польщі після запровадження системи автоматичної фіксації порушень правил дорожнього руху кількість ДТП по державі зменшилася на 30 % [2].

На сьогоднішній день, наприклад, в м. Харкові працює 11 камер фотовідеофіксації, одна з яких розташована на проспекті Льва Ландау 27, якраз напроти Харківського національного університету внутрішніх справ. Враховуючи той факт, що у вашого покірного слуги існує потреба рухатись автівкою цим відрізком автошляху, можу, спираючись на власний досвід, наголосити на тому, що середня швидкість транспортного потоку суттєво зменшилась до меж допустимих правилами дорожнього руху. Внаслідок чого, ризик виникнення ДТП на цьому відрізку в наслідок порушення швидкісного режиму знизився до мінімальних величин. Такий невеличкий життєвий приклад яскраво демонструє ефективність профілактичних дій, які пов'язані з запровадження ТЗК БДР.

Для більш детального аналізу питання використання в межах ранньої профілактики безпеки дорожнього руху технічними засобами контролю,

на нашу думку, потрібно зупинитись на класифікації таких засобів. В першу чергу потрібно наголосити на тому, що в цій ситуації виділяють ряд критеріїв, які дають можливість виділити ряд груп таких пристроїв. Сюди відносять:

- відповідно до особливостей застосування ТЗК БДР;
- відповідно до принципів функціонування ТЗК БДР;

За особливостями застосування ТЗК БДР виділяють наступні види: стаціонарні, пересувні та мобільні.

Стаціонарні ТЗК БДР призначені для контролю за дорожнім рухом з незмінним місцем дислокації, розміщуються стаціонарно на відповідних стійках, опорах та інших конструкціях, як правило, виступають самостійними елементами облаштування автомобільних шляхів.

Принцип застосування: стаціонарний (для зміни місця дислокації потрібні монтажні роботи, рекомендований режим роботи – цілодобово).

Пересувні ТЗК БДР призначені для контролю за дорожнім рухом із встановленим місцем дислокації та можливістю зміни місця дислокації. Кріпляться такі засоби на спеціальних конструкціях (штативах, треногах тощо), що входять до складу комплектації технічного засобу.

Принцип застосування: стаціонарний (для зміни місця дислокації монтажні роботи не потрібні).

Мобільні ТЗК БДР призначені для контролю за дорожнім рухом під час руху, що кріпляться або на борту транспортних засобів, або можуть перебувати в руках працівника патрульної поліції в положенні стоячи на місці або працювати в русі, що переміщуються співробітником при пішому патрулюванні (носяться) або іншим способом.

Принцип застосування: мобільний, допускається зміна місця дислокації під час роботи.

За принципами функціонування ЗК БДР поділяються на автоматичні та неавтоматичні.

Автоматичні ТЗК БДР не вимагають участі людини під час контролю за дорожнім рухом.

Неавтоматичні ТЗК БДР при контролі за дорожнім рухом вимагають участі людини. Пристрої фотовідеофіксації, що працюють в автоматичному режимі та функції фото і кінозйомки, відеозаписи, призначені для контролю за дорожнім рухом та фіксації адміністративних правопорушень.

Наступне, на чому необхідно зосередитись так це те, з якою метою ми повинні використовувати ТЗК БДР. На нашу думку, можливо сформулювати декілька положень, які розкриють основну мету застосування технічних засобів контролю:

– контроль та оцінка оперативної обстановки в галузі керування транспортними потоками, підвищення керованості дорожньою ситуацією в цілому;

– оперативне отримання інформації щодо виникнення заданих подій у процесі фіксації транспортних засобів;

– зниження аварійності та підвищення безпеки дорожнього руху.

– виключення людського фактора з виробництва рутинних операцій, пов'язаних із обробкою даних.

Виходячи з викладеного вище, можливо наголосити на невеликих висновках: технічні засоби контролю за безпекою дорожнього руху виступають повноцінним елементом ранньої профілактики як злочинів так і будь-яких інших правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху в Україні.

Список використаних джерел

1. Статистика ДТП в Україні: статистична інформація Департаменту патрульної поліції // База даних «Статистика»/Патрульна поліція. URL: <http://patrol.police.gov.ua/statystyka>.
2. Запуск системи автоматичної фіксації порушень Правил дорожнього руху. МВС України. URL: <https://mvs.gov.ua/uk/ministry/avtomatichna-sistema-fotovideofiksaciyi-porusen-pdr/zapusk-sistemi-avtomatichnoyi-fiksaciyi-porusen-pravil-doroznyogo-ruhu>

ПРОБЛЕМИ ЕКСПЕРТНОЇ ОЦІНКИ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНОЇ ПРИГОДИ ЗА УЧАСТЮ ГРОМАДЯН, ЯКІ КЕРУЮТЬ ЕЛЕКТРОСАМОКАТАМИ, ГІРОБОРДАМИ, МОНОКОЛЕСОМ

Хоробрих П. М.,

судовий експерт, завідувач лабораторії інженерно-транспортних та дорожньо-технічних досліджень Національного наукового центру «Інститут судових експертиз ім. Засл. проф. М. С. Бокаріуса»

У наш час на дорогах загального користування все частіше можна зустріти громадян, що не досягли повноліття (дітей), які на доволі значній швидкості пересуваються проїжджою частиною на двоколісних дошках без керма – гіроборді, на самокаті з електроприводом, на одноколісному

пристрої – моноколесі. Швидко прискорюючись і маневруючи врізnobіч, не подаючи жодних попереджальних знаків/жестів, такі учасники дорожнього руху спричиняють небезпечні ситуації, що загрожують життю та здоров'ю як їх самих, так і оточуючих. Подібна поведінка може призвести до тілесних ушкоджень, а іноді, на жаль, – і до летального фіналу. Зважаючи на викладене, пропонуємо розглянути відповідність дій таких учасників дорожнього руху вимогам Правил дорожнього руху, оскільки чинним законодавством досі не регламентовано ані наявність на проїжджій частині, ані безпеку експлуатації таких засобів для пересування, як гірборд, електросамокат, моноколесо та ін.

Спочатку з'ясуємо, що це взагалі за засоби для пересування: двоколісна дошка без керма – гірборд (рисунк 1), самокат із електроприводом (рисунки 2 та 3) і моноколесо (рисунк 4).

Гірборд (гіроскутер) – засіб для пересування з електроприводом, який має форму поперечної планки з двома колесами по боках. Він обладнаний акумуляторами для живлення електричного приводу й декількома датчиками для тримання рівноваги, самобалансування та підтримки горизонтального положення поперечної планки, на якій знаходяться ноги того, хто керує гірбордом.



Рисунк 1

Самокат з електроприводом (електричний самокат) – засіб для пересування, який має два або три колеса, кермо, а також три режими пересування: мускульний, на електротязі та змішаний.



Рисунок 2



Рисунок 3

Моноколесо – електричний самобалансований уніцикл (моноцикл) з одним колесом і розташованими по обидва боки від колеса підніжками. У моноколесі використано різні датчики, гіроскопи й акселерометри, а також електродвигун для автоматичного балансування вперед і назад. Балансування ліворуч і праворуч під час поворотів здійснює людина (моноколісник, або райдер) нахилами тіла – так само, як на велосипедах або скутерах [1].



Рисунок 4

Зіставляючи вимоги термінів чинних Правил дорожнього руху [2] із технічними характеристиками потужності двигунів більшості гіробордів/гіроскутерів (так, потужність гіроборду Like.Bike X Fly (black matte) складає 700 Вт, потужність гіроскутера Smart Balance SUV PRO

10.5–1200 Вт), можна дійти висновку про те, що вони менші за 3000 Вт. Тому гіроборд/гіроскутер підпадає під термін «мопед» і «транспортний засіб», але водночас не відповідає терміну «механічний транспортний засіб».

Порівнюючи вимоги термінів Правил дорожнього руху [2] із технічними характеристиками потужності двигунів електросамокатів (наприклад: потужність електросамоката Speedway S3 Max+ Black складає 800 Вт, а електросамоката Like Bike Off Road – 3200 Вт), можна дійти висновку про те, що деякі із них менші за 3000 Вт, а деякі – більші за 3000 Вт. Тому такий електросамокат, як Like Bike Off Road підпадає під терміни «мопед», «транспортний засіб» і «механічний транспортний засіб», а такий електросамокат, як Speedway S3 Max+ Black, підпадає під терміни «мопед» і «транспортний засіб», але водночас не відповідає терміну «механічний транспортний засіб».

Отже, такі засоби для переміщення, як електросамокати та гіроборди, можна вважати транспортними засобами категорії A1 – згідно з вимогами Правил дорожнього руху [2]. Їх експлуатація потребує від водія досягнення певного віку та наявності відповідної категорії.

Моноколеса, маючи електропривід потужністю менше ніж 3000 Вт, відповідають тільки одному із наведених вище термінів – «транспортний засіб». Однак моноколесо не підпадає під жодну із кваліфікацій, наведених у вимогах Правил дорожнього руху, тому цей транспортний засіб не належить до будь-якої із наявних нині категорій транспортних засобів. У зв'язку із цим його експлуатація в Україні суперечить терміну Правил дорожнього руху «учасник дорожнього руху» [2]. Отже, з технічного погляду, моноколеса не можна використовувати на автомобільних дорогах України, оскільки для цього відсутня відповідна законодавчо-нормативна база. **Принагідно маємо зазначити, що, наприклад, моноколесо InMotion V10F (Black) має потужність 2000 Вт і досягає швидкості до 40 км/год.**

Здійснюючи технічний аналіз дій учасників дорожньо-транспортної пригоди, які керують названими вище засобами переміщення, експерт в окремих випадках матиме провести розрахунки на наявність або відсутність технічної можливості попередити виникнення дорожньо-транспортної пригоди з боку водія (наприклад, електросамоката). Під час цих розрахунків необхідно визначати зупинковий шлях електросамоката, де використовують такі параметри: стале сповільнення, запізнення спрацювання гальмівного приводу та час зростання сповільнення.

Відсутність у експерта під час проведення дослідження даних (про величину сталого сповільнення електроскутера та гіроборда на сухому асфальтобетонному покритті – j (м/с²), про час запізнення спрацювання гальмівного приводу – t_2 (с), про час зростання сповільнення технічно справного електросамоката та гіроборда в умовах дорожньо-транспортної пригоди – t_3 (с)) призводить до надання неповного висновку й зумовлює неможливість вирішити питання про наявність або відсутність у водія електросамоката чи гіроборда технічної можливості попередити наїзд на пішохода і питання про наявність або відсутність в діях водія електросамоката чи гіроборда невідповідності вимогам Правил дорожнього руху, які з технічного погляду перебували б у причинному зв'язку з виникненням розглядуваної дорожньо-транспортної пригоди.

Список використаних джерел

1. Моноколесо. Вікіпедія. URL: <https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%9C%D0%BE%D0%BD%D0%BE%D0%BA%D0%BE%D0%BB%D0%B5%D1%81%D0%BE> (дата звернення: 20.10.2021).
2. Правила дорожнього руху : затв. Постановою КМУ від 10.10.2001 р. № 1306 (зі змін. та допов.). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF#Text> (дата звернення: 20.10.2021).

ОСНОВНІ ТЕНДЕНЦІЇ ДИНАМІКИ ПРАВОПОРУШЕНЬ У СФЕРІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ ТА ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТУ

Христич І. О.,

кандидат економічних наук, доцент, ст. науковий співробітник відділу кримінологічних досліджень НДІ вивчення проблем злочинності імені академіка В. В. Сташиса НАПрН України, м. Харків, Україна

Дорожньо-транспортні (автотранспортні) злочини відносяться до злочинності з необережності, під якою розуміють сукупність всіх учинених за необережної вини злочинів у формі злочинної недбалості та злочинної самовпевненості на території країни за певний проміжок часу і характеризується кількісними і якісними показниками. На жаль кількість їх і тяжкість істотно відрізняється у різних обліках. Так, по даним МОЗ

тяжкість їх істотно більша, ніж за статистикою МВС. Крім того громадські активісти систематично підкреслюють, що автотранспортні пригоди, які не призвели до тяжких тілесних ушкоджень, зовсім не потрапляють до статистичних показників, особливо це стосується України.

Поняттям дорожньо-транспортних (автотранспортних) злочинів охоплюють такі склади злочинів: 1) порушення правил дорожнього руху та експлуатації транспортних засобів (ст. 286 КК України); 2) випуск в експлуатацію технічно несправних транспортних засобів (ст. 287 КК України); 3) порушення правил, норм і стандартів, що стосуються забезпечення дорожнього руху (ст. 288 КК України); 4) порушення пішоходом, велосипедистом, їздовим, ремонтником тощо правил, які забезпечують безпечну роботу автотранспорту (ст. 291 КК України) [1].

За роки незалежності в Україні створено відповідну нормативну базу, існує відповідна організаційна структура, яка створює систему забезпечення безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту. При цьому спостерігаємо систематичні зміни та доповнення як законодавства, так і функції органів, що забезпечують безпеку дорожнього руху. Але вони не покращували загальну картину стану безпеки дорожнього руху в Україні. Серед європейських країн Україна продовжує займати лідируючі позиції за рівнем дорожньо-транспортного травматизму, за офіційними даними у 2020 р. Україна знаходилося на 4 місці в Європі після Албанії, Боснії/Герцеговини та Білорусії.

У 2020 р. в Україні побільшало не лише аварій, а й смертей на дорогах. У 2020 р. загинули понад три з половиною тисячі людей. Причому найбільше – 1198 смертей – це наїзд на пішохода. Друга головна причина – зіткнення автомобілів – 1158 жертв. Зросло і число смертельних наїздів на велосипедистів. Загинули 235 осіб. За логікою ця статистика мала б бути іншою. Адже 2020-ий – особливий рік: через пандемію коронавірусу та зменшення активності населення чимало людей працювали з дому та не їздили на роботу. Наприклад, у Німеччині у 2020 р. було менше смертельних ДТП. За даними Федерального статистичного відомства ФРН, в період з березня по червень 2020 р., тобто коли був локдаун, на німецьких дорогах загинули 880 людей. Це майже на вісімнадцять відсотків менше, ніж у відповідний період роком раніше. Загалом же, за оцінками експертів, 2020 р. став роком з найменшою кількістю загиблих в дорожньо-транспортних пригодах у Німеччині від початку ведення статистики, тобто з 1953 р. [2].

Наприкінці 2020 р. Уряд Д. Шмигала затвердив чергову програму безпеки дорожнього руху на наступні три роки. Вона передбачає ще більш високі прогнозовані показники смертності: у 2021-му гинутиме 11,3 людини на 100 тисяч, у 2022-му – 10,1, в 2023 р. – 8,8. У Міністерстві інфраструктури пояснюють: почали рахувати також людей, які загинули не тільки на місці аварії, а й померли в лікарні від травм протягом 30 днів. Натомість у попередні роки у прогнозі враховували лише померлих на місці автокатастрофи. За таким підходом, реальна статистика смертності на дорогах України ще вища, ніж рапортує поліція: у 2017 р. внаслідок дорожньо-транспортних пригод загинули 5316 людей (а не 3432), в 2018 р. – 5201 людина (а не 3350), в 2019 р. – 5418 людей (а не 3454) [3].

З 17 березня 2021 р. в Україні зросли штрафи за порушення правил дорожнього руху, відповідно до закону, який Верховна Рада прийняла у лютому місяці 2021 р. Законодавець розраховував, що при цьому буде і посилена превентивна практика органів поліції – буде розширено перелік, коли працівник поліції зможе зупиняти транспортні засоби, але це не було затверджено Верховною Радою [4].

З 1 листопада 2021 р. в Україні набули чинності зміни до правил дорожнього руху, які здебільшого зумовлені необхідністю приведення положень правил дорожнього руху у відповідність до національних стандартів України.

Щодня на дорогах України у 2021 р. стається близько 500 аварій, в яких травмуються люди. Статистика смертності не менш сумна – в середньому 7 загиблих на день. Поліція та інші профільні відомства роблять все можливе, щоб знизити кількість дорожньо-транспортних пригод, але поки що статистика сумна. Так, із початку 2021 р. в країні сталося 29 545 аварій, що на 19,5 % більше, ніж роком раніше. У них травмувалися 3696 і загинули 415 осіб. Порівняно з 2020 р. статистика травматизму і смертності змінилася в кращий бік – на 17 % і 20,2 % відповідно. У своїй більшості аварії виникають через порушення водіями правил дорожнього руху. До числа головних причин можна віднести проїзд на заборонний сигнал світлофора, недотримання дистанції, агресивне маневрування та обгони, порушення правил проїзду перехресть і виїзд на зустрічну смугу [5].

Останнім нововведенням, також спрямованим на боротьбу з порушеннями, стала система автофіксації порушень. Система працює трохи

більше місяця і поки що локалізована тільки в Києві та області, але перші результати вже видно. Так, у червні 2021 р. в Києві зафіксовано 3163 дорожньо-транспортних пригод, що на 0,9 % більше за попередній показник. При цьому рівень травматизму і смертності зменшився на 7,17 % (207 осіб) і 46,2 % (7 осіб). І це при тому, що система фіксувала у звітний період тільки перевищення водіями швидкісного режиму [6].

Зрозуміло, що якщо б система автофіксації правопорушень запрацювала на території усієї країни, ми би мали істотне зменшення латентності правопорушень, кількості фактів травматизму та смертності на дорогах. Для цього необхідні відповідні матеріальні затрати, але на сьогодні без організації щільного контролю за дотриманням водіями і пішоходами правил дорожнього руху важко розраховувати на реальне зменшення негативних наслідків від дорожньо-транспортних пригод.

Виходячи з наведених офіційних статистичних показників, вважаємо, що безпека дорожнього руху повинна розглядатися як складова частина національної безпеки держави.

Список використаних джерел

1. Кримінальний кодекс України від 05 квіт. 2001 р. №2341-ІІІ. Відомості Верховної Ради України. 2001. № 25–26. Ст. 131 зі змінами. URL: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/2341-14>.
2. Смертність на дорогах в Україні: чому нокдаун не вплинув на число ДТП. URL: <https://www.dw.com/uk/smertnist-na-dorohakh-v-ukraini-chomu-lokdaun-ne-vplynuv-na-chyslo-dtp/a-56315493>.
3. Кабмін суттєво підвищив прогноз смертності на дорогах. Як це пояснюють? URL: <https://hmarochos.kiev.ua/2021/02/08/kabmin-suttyevo-pidvyshhyv-prognoz-smertnosti-na-dorogah-yak-tse-poyasnyuyut/>
4. *Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо посилення відповідальності за окремі правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху.* Закон України від 16.02.2021 № 1231-ІХ URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1231-20#Text>
5. Смертельні ДТП в Україні за 2021 р. URL: utocentre.ua/ua/avtopravo/dtp/smertelnye-dtp-v-ukraine-statistika-za-2021-god-1338429.html.
6. Дюдюн Ю. Чи вплинула автофіксація на рівень аварійності в Україні: статистика від МВС. URL: <https://www.autocentre.ua/ua/avtopravo/pdd-i-bezopasnost/povliyala-li-avtofiksatsiya-na-uroven-avarijnosti-v-ukraine-statistika-ot-mvd-1248403.html>.

ПЕРСПЕКТИВИ ВПРОВАДЖЕННЯ В УКРАЇНІ ЦІЛЕЙ 6-ГО ГЛОБАЛЬНОГО ТИЖНЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Червінчук А. В.,

кандидат юридичних наук, завідувач науково-дослідної лабораторії
з проблемних питань правоохоронної діяльності
Криворізького навчально-наукового інституту Донецького державного
університету внутрішніх справ

Прийнята урядами країн усього світу в 2020 році Стокгольмська декларація вимагає зосередження уваги на створення безпечних для життя вулиць, де поєднуються вразливі учасники дорожнього руху та транспортні засоби і, відповідно встановлення обмежень максимальної швидкості дорожнього руху до 30 км/год. Прихильність цьому підходу має бути на порядку денному нового Десятиліття дій щодо безпеки дорожнього руху для досягнення глобальних цілей.

Головною ідеєю 6-го Глобального тижня безпеки дорожнього руху, що проводився під егідою Організації Об'єднаних Націй 17–23 травня 2021 року, було висвітлення переваги низькошвидкісних міських вулиць як серця будь-якої громади. Організатори Тижня закликали політиків запроваджувати низькошвидкісні вулиці у містах по всьому світу, обмеживши швидкість до 30 км/год (20 миль/год), там, де люди живуть, працюють та граються діти. Низькошвидкісні вулиці роблять міста не тільки безпечними, але й здоровими, зеленими та придатними для життя. Завданням Тижня було визначено збір політичних зобов'язань на національних та місцевих рівнях щодо забезпечення обмежень та зон швидкості 30 км/год у міських районах; створення місцевої підтримки для таких низькошвидкісних заходів; та надання імпульсу для початку Глобального плану Десятиліття дій щодо безпеки дорожнього руху 2021–2030 років. Тому гаслом Глобального тижня було обрано фразу «Вулиці для життя» [1].

Досвід багатьох країн світу показує, що вулиці з низькою швидкістю знижують ризик серйозних травм та рятує життя. Так, у м. Торонто (Канада) дорожньо-транспортні пригоди впали на 28 %, оскільки обмеження швидкості скоротилися з 40 до 30 км/год у 2015 році. Дослідження з Лондона показало, що нижчі обмеження швидкості (в даному випадку зони на 20 миль в годину) були пов'язані із зниженням жертв на дорозі на

42 %, тоді як у Брістолі введення обмежень до 20 миль в годину сприяло зниженню на 63 % смертельних травм з 2008 до 2016 року.

Інші дослідження показують, що результатом сповільнення швидкості руху на кожну 1 милю на годину на міських дорогах може бути зменшення кількості жертв до 6 %. Загалом Всесвітня організація охорони здоров'я дійшла висновку, що збільшення середньої швидкості на 1 км/год призводить підвищення ризику виникнення ДТП на 3 %, а ймовірність смертельних наслідків на 4–5 %.

У разі руху транспортного засобу зі швидкістю понад 30 км/год, вірогідність летальних наслідків автомобільних пригод для пішоходів різко зростає, особливо для дітей та літніх людей. Більш високі швидкості звужують периферійний зір автомобілістів і впливають на час реакції [2].

Останні тенденції збільшення піших прогулянок та їзди на велосипеді, викликані пандемією Covid-19, потребують того, аби більш вразливі учасники дорожнього руху перебували у безпечному становищі, що може бути досягнуто нижчою швидкістю транспортних засобів.

Реагуючи на заклики проголошеного ООН 6-го Глобального тижня безпеки дорожнього руху, передові країни розпочали застосовувати обмеження швидкості 30 км / год.

3 11 травня 2021 року Іспанія запровадила за умовчанням обмеження швидкості 30 км/год на односмугових міських дорогах, що стало кульмінацією політики, оголошеної в рамках змін до іспанського загального дорожнього законодавства започаткованого ще у 2014 році [3].

Порушення швидкісного режиму є основною причиною дорожньо-транспортних пригод в Україні за якої відбувається майже чверть усіх автомобільних аварій. Лише протягом дев'яти місяців 2021 року порушення водіями перевищення швидкості забрало життя 1211 людей та 9259 особам завдало травм [4].

Якщо проаналізувати вплив перевищення швидкості на стан дорожньо-транспортного травматизму, то можна спостерігати наступну картину: 24,2 % ДТП (як з постраждалими, так і з матеріальним збитками) відбувається через перевищення встановленої або безпечної швидкості руху.

Якщо не брати до уваги ДТП з матеріальними збитками, то порушення швидкісного режиму стає причиною 41,0 % автопригод. 41,7 % травмувань людей в ДТП відбувається саме цієї причини. І сумно усвідомлювати те, що 54,4 % смертельних наслідків в ДТП відбувається через перевищення швидкості руху.

Для детального вивчення причин і умов виникнення ДТП аналітики виокремлюють пригоди, що стались внаслідок перевищення установленої швидкості руху та недотримання безпечної швидкості. Саме до другої категорії належить найбільше число автомобільних аварій.

Правила дорожнього руху України зобов'язують водіїв вибирати безпечну швидкість руху лише в установлених межах [5]. Такі обмеження введені зокрема й за місцем руху транспортного засобу:

- на автомагістралях – не більше 130 км/год;
- на автомобільній дорозі з окремими проїзними частинами, що відокремлені одна від одної розділювальною смугою – не більше 110 км/год;
- на інших автомобільних дорогах поза населених пунктів – не більше 90 км/год;
- у населених пунктах рух транспортних засобів дозволяється зі швидкістю не більше 50 км/год;
- у житлових і пішохідних зонах швидкість руху не повинна перевищувати 20 км/год.

Нормативи для вибору граничної швидкості за рекомендацією Глобального партнерства дорожньої безпеки можуть бути виведені на основі застосування принципів Системи безпеки. Їх необхідно враховувати, встановлюючи межі максимально допустимої швидкості. Підхід Системи безпеки передбачає наступне:

- на ділянках доріг, де є велика кількість вразливих учасників руху, вони не повинні наражатися на небезпеку з боку автотранспорту, який має рухатися зі швидкістю, що не перевищує 30 км/год;
- на дорогах де є небезпека бічного удару під прямим кутом з боку іншого автотранспортного засобу, що може завдати шкоди водіям і пасажиром, швидкість руху транспортних засобів має становити не більше 50 км/год;
- на дорогах, де виникає ризик зіткнення транспортних засобів, що рухаються у зустрічному напрямку, їх швидкість і швидкість зустрічного потоку відповідно не повинна перевищувати 70 км/год;
- у разі наявності на узбіччі стовпів або інших джерел небезпеки в безпосередній близькості до проїзної частини, які не забезпечені інженерно-технічними засобами захисту водіїв і пасажирів від травм, межа допустимої швидкості повинна бути знижена до 50 км/год або нижче [6].

Спираючись на такий підхід, в усіх розвинутих країнах світу використовується функціональна класифікація автомобільних доріг, яка являє

собою процес, за допомогою якого вулиці й дороги групуються в класи відповідно до характеру транспортних зв'язків, які обслуговуються.

Класифікація міських вулиць і доріг, запропонована Всесвітньою дорожньою асоціацією (PIARC), передбачає наступні категорії:

I. Дороги для автомобільного транспорту (швидкість 70–90 км/год);

II. Дороги для змішаного руху з розподілом різних видів руху (швидкість 40–60 км/год);

III. Дороги для змішаного руху із суміщенням різних видів руху (швидкість 10–30 км/год);

IV. Дороги для громадського транспорту (швидкість 40–60 км/год);

V. Дороги для велосипедистів (швидкість 20–30 км/год)

VI. Дороги для пішоходів (швидкість 3–5 км/год).

Досліджуючи можливість запровадження в Україні концепції «Вулиці для життя» з обмеженням максимальної швидкості руху транспортних засобів до 30 км/год, слід звернути увагу на відсутність в нашій країні чіткого визначення місць, на які мають поширюватися ці обмеження. Адже у чинних нормативних документах України передбачена класифікація вулиць і доріг у залежності від груп населених пунктів. Так, ДБН В.2.3–5.2018 «Вулиці та дороги населених пунктів» передбачає розподіл на:

- магістральні дороги,
- магістральні вулиці загальноміського значення з безперервним та регульованим рухом,
- магістральні вулиці районного значення і
- місцеві вулиці та дороги. Покращення роботи вулично-дорожніх мереж у містах можливе з використанням функціональної класифікації, яка використовується в європейських країнах. Питання організації руху, регулювання швидкості для різних територій у містах, використання умов заспокоєння руху для центральних, найбільш завантажених, районів міст, поширити велосипедну інфраструктуру, створити комфортні умови для пішоходів та маломобільних груп населення [7].

Отже, впровадження в Україні обмеження швидкості руху транспортних засобів до 30 км/год на вулицях та дорогах населених пунктів, де організовано змішаний рух автотранспорту з пішоходами та велосипедистами, обумовлено високим рівнем смертності в результаті дорожньо-транспортних пригод. Однак, введенню цих обмежень має передувати запровадження відповідної класифікації автомобільних доріг в межах

населених пунктів та чіткого визначення їх характеристик з метою дотримання принципу правової визначеності та однозначного розуміння діючих обмежень усіма учасниками дорожнього руху.

Список використаних джерел

1. 6th UN Global Road Safety Week: Streets for Life #Love30. URL: <https://www.who.int/news-room/events/detail/2021/05/17/default-calendar/6th-un-global-road-safety-week-streets-for-life-love30> (дата звернення – 11.10.2021).
2. Street for life. URL: <https://www.unroadsafetyweek.org/en/streets-for-life#map> (дата звернення – 12.10.2021).
3. Spain switches most urban roads to 30 km/h amid calls for action in several EU Member States. URL: <https://etsc.eu/spain-switches-most-urban-roads-to-30-km-h-amid-calls-for-action-in-several-eu-member-states/> (дата звернення – 13.10.2021)
4. Статистика ДТП в Україні за період з 01.01.2021 по 30.09.2021 URL: <http://patrol.police.gov.ua/statystyka/> (дата звернення – 10.10.2021).
5. Про Правила дорожнього руху. Кабінет Міністрів України. Постанова від 10.10.2001 № 1306. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF#Text> (дата звернення – 11.10.2021).
6. Speed management: a road safety manual for decision-makers and practitioners. URL: https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/43915/9782940395163_rus.pdf?sequence=3&isAllowed=y1 (дата звернення – 10.10.2021).
7. Арсеньєва Н. О. Фоменко Г. Р. Функціональна класифікація міських вулиць і доріг – шлях до покращення умов руху. Вчені записки, Том 31 (70) ч. 2 № 6. 2020. DOI: <https://doi.org/10.32838/TNU-2663-5941/2020.6-2/19>.

Наукове видання

**ДЕРЖАВНА ПОЛІТИКА
У СФЕРІ УБЕЗПЕЧЕННЯ ДОРОЖНЬОГО РУХУ:
ТЕОРІЯ, ЗАКОНОДАВСТВО,
ПРАКТИКА**

**Матеріали Всеукраїнської науково-практичної конференції
(м. Харків, 5 листопада 2021 р.)**

Електронне наукове видання

Видається в авторській редакції

Комп'ютерна верстка *О. А. Лисенко*

Підписано до поширення через мережу Інтернет 29.12.2021.
Відповідає формату друкованого видання 60×84/16. Гарнітура Times.
Обл.-вид. арк. 9,5. Об'єм даних 2,3 Мб.
Вид. № 2924

Видавництво «Право» Національної академії правових наук України
та Національного юридичного університету імені Ярослава Мудрого
вул. Чернишевська, 80-А, Харків, 61002, Україна
Тел./факс (057) 716-45-53
Сайт: <https://pravo-izdat.com.ua>
E-mail для авторів: verстка@pravo-izdat.com.ua
E-mail для замовлень: sales@pravo-izdat.com.ua

Свідцтво про внесення суб'єкта видавничої справи
до Державного реєстру видавців, виготовлювачів і розповсюджувачів
видавничої продукції — серія ДК № 4219 від 01.12.2011

